

LE RAPATRIEMENT DES MARINS

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le 11 Décembre 1939, à 13 heures 30

PAR

Charles BRUN

Commissaire de la Marine

JURY } *Président : M. RIPERT, professeur.*
 } *Suffragants { MM. ROLLAND } professeurs.*
 ESMEIN

PARIS

LES EDITIONS DOMAT-MONTCHRESTIEN

F. LOVITON & C^e

158-160, Rue Saint-Jacques

1939

THÈSE
POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

LE RAPATRIEMENT DES MARINS

THESE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le 11 Décembre 1939, à 13 heures 30

PAR

Charles BRUN

Commissaire de la Marine

JURY { *Président : M. RIPERT, professeur.*
Suffragants { MM. ROLLAND
ESMEIN } *professeurs*

PARIS

LES ÉDITIONS DOMAT-MONTCHRESTIEN

F. LOVITON & C^{ie}

158-160, Rue Saint-Jacques

1939



INTRODUCTION

On dénonce souvent comme un des maux du siècle juridique où nous vivons l'extension de la responsabilité issue des conventions, et l'on reproche parfois aux tribunaux de prêter trop gratuitement aux contractants un souci de réciproque sécurité. Il est pourtant un contrat — celui de l'engagement des marins — où, de longue date, la coutume et la loi ont attaché un corollaire tacite et sans pareil : l'armateur est tenu de rapatrier le marin engagé, même délié de toute obligation. Cette prolongation des effets d'un contrat que n'eût pas tentée la jurisprudence la plus hardie, étonnera peu qui a pris contact avec la législation maritime : le caractère particulier de cette dernière fait apparaître en effet, dès l'origine, une protection des salariés sans équivalent dans les autres domaines économiques, et l'on voit des coutumes médiévales interdire au patron de congédier un matelot à l'étranger ou de le laisser sans soins s'il est malade. Et c'est là ce qui fait des marins expatriés une catégorie privilégiée : mieux armés que leurs concitoyens, ils n'ont pas seulement la faculté de demander assistance au consul de leur nation, mais ils ont une véritable créance contre leur ancien employeur, au moins dans la plupart des législations ; et l'existence de ce recours permettra au représentant de leur pays de leur faire une avance qui sera par la suite récupérée sur l'armateur, par un procédé juridique qui constitue la construction technique la plus intéressante de ce domaine. Cependant les considérations qui précèdent ne sauraient expliquer dans son ensemble

la physionomie du rapatriement des gens de mer en droit français. Aussi bien cette obligation n'était-elle, avant les deux dernières années de l'Ancien Régime, ni si générale, ni si absolue qu'un exposé schématique pourrait le faire supposer. En réalité l'intérêt qui domine la question à partir de Colbert est celui de la flotte, et la première réglementation d'ensemble du rapatriement remonte au régime des classes, instauré pour assurer le recrutement de la marine royale. Le lien entre le rapatriement et les exigences de l'inscription maritime est tel que jusqu'en Troisième République c'est dans ces dernières que la Cour de Cassation ira chercher la justification du premier, répétant sous des formes variées que « les marins sont, avant tout et dans un intérêt public, soumis aux règles générales de l'inscription maritime qui ne leur permettent pas de disposer de leurs personnes sans le consentement de l'Etat ; que l'armateur qui les emprunte temporairement contracte par cela même et virtuellement envers l'Etat l'obligation de les ramener à leur quartier d'inscription » (1).

Dès le milieu du xix^e siècle cependant, une telle conception, contenant sans doute une grande part de vérité historique, n'était plus vraie. La jurisprudence elle-même faisait la part de l'intérêt privé du matelot et de l'intérêt général de l'armement et du commerce maritime. La marine nationale en effet, s'industrialisant de jour en jour, est de moins en moins soucieuse du recrutement des inscrits maritimes, aptes sans doute, dans une certaine mesure, à la conduite du navire, mais d'autant moins préparés à s'adapter à d'autres fonctions. Les privilèges de ceux-ci, qu'il n'y a plus pour le pays d'intérêt vital à préserver,

(1) Civ. 30 août 1871. D. 1871.1.139.

s'effacent au milieu de l'amélioration générale du sort des autres salariés.

Verrons-nous pour autant s'éclipser l'obligation au rapatriement ? En aucune façon. L'atténuation relative des avantages réservés aux inscrits n'est pas dûe à une régression en valeur absolue. Loin de là, la disparition progressive du caractère militaire de ceux-ci leur apporte un relâchement des obligations qui les marquaient autrefois d'un véritable assujettissement, et c'est là un avantage supplémentaire, allant de pair avec le perfectionnement juridique de leur situation contractuelle. A l'époque contemporaine, où le nombre des agents de service général n'a cessé de croître relativement à l'importance de l'équipage, la législation perd de vue son ancienne préoccupation guerrière pour ne plus accorder sa sollicitude qu'à une catégorie particulière de salariés, toujours navigants, mais non nécessairement marins au sens technique du mot. La défense nationale devient à tel point hors de cause que la situation des gens de mer entre dans le programme des tentatives de réglementation internationale qui s'élaborent à Genève. Et la même année 1926 voit voter en France le Code du Travail Maritime, dont le titre seul caractérise le terme d'une évolution, et, à la Conférence Internationale du Travail, un projet de convention sur le rapatriement des marins. De nouveau le statut du marin retrouve le caractère international, conforme à la nature des choses, qu'il avait lorsque quelques provinces maritimes faisaient, sur ces chapitres, la loi à l'Europe. Et de nouveau il apparaît que le contrat d'engagement des gens de mer implique de soi le rapatriement de ceux-ci, comme du temps où de longs et périlleux voyages emportaient à la recherche des épices des hommes qu'il ne serait venu à l'idée de personne qu'on pût aban-

donner dans des pays lointains, peu fréquentés des occidentaux. Maintenant comme autrefois, la simple humanité postule le rapatriement, et, le contrat d'engagement ayant été passé, si jamais volonté juridique implicite a pu être supposée sans paraître aventureuse c'est bien celle, de la part du marin, de revenir au pays natal. Comment, de plus, l'armateur aurait-il pu imaginer qu'un co-contractant aussi peu payé se chargeait des frais de son propre retour éventuel en France ? Ce contrat subit l'influence du cadre matériel de son exécution, et sa terminaison juridique, quelque régulière qu'elle soit, ne satisfait pas à la justice commutative si le salarié ne se trouve pas replacé, à l'issue de ses rapports avec l'employeur, dans la même région du globe qu'auparavant. Pour reprendre les termes d'un arrêt du Tribunal suprême de Leipzig (1), « les rapports juridiques nés du contrat d'engagement entre l'armateur et le marin ne se terminent pas par l'achèvement du contrat et le congé du marin, mais ne prennent fin en principe que par le rapatriement gratuit dans le port de départ. Ce rapatriement est une obligation de faire et l'arrivée du marin dans le port de départ fait partie de son exécution. En conséquence, au moment où... le marin est congédié ou le contrat d'engagement terminé, les rapports juridiques entre l'armateur et le marin entrent immédiatement dans une nouvelle phase qui comprend toute la période s'étendant entre le congédiement du marin ou la fin du contrat d'engagement et l'arrivée du marin dans le port d'attache ». C'est cette obligation particulière de l'armateur qui fera l'objet de la présente étude.

(1) 18 janvier 1922. Dor. II.66.

Les règles qui la régissent ne figurent pas dans un texte unique. Le problème du rapatriement est, en effet, à la fois de droit privé et de droit administratif. Les autorités publiques exercent un rôle de surveillance générale et de protection des gens de mer. Aussi trouve-t-on à côté des textes qui fixent les rapports juridiques entre les armateurs et les marins des règlements administratifs qui viennent se combiner avec eux.

Nous consacrerons un premier chapitre à l'histoire de la législation française en la matière. Notre première partie contiendra ensuite une définition approfondie du rapatriement et des créanciers de cette prestation. Le chapitre suivant achèvera de déterminer le contenu de l'obligation au rapatriement et exposera ses modalités d'exécution. Et comme la charge du voyage de retour, contrairement à ce que pourraient faire croire les propositions, nécessairement raccourcies, qui précèdent, ne demeure pas toujours à l'armateur, un quatrième chapitre précisera à qui elle incombe dans les différents cas qui peuvent se présenter, quelle est l'étendue de son gage, et par quel procédé juridique elle trouve son assiette définitive.

Ayant ainsi examiné la question en droit français contemporain, nous passerons dans une deuxième partie à l'examen des dispositions prises par les législations étrangères pour assurer le retour des marins, ce qui fera l'objet d'un premier chapitre. Enfin, au cours d'un chapitre qui sera le sixième et dernier de cette étude, nous examinerons l'état présent de l'unification internationale de ces divers systèmes. Alors nous serons à même de juger de la constance et de l'universalité de cette institution, et par là, de sa valeur humaine.

CHAPITRE I

Historique

I. — MOYEN-AGE

On sait que le droit romain n'est pas l'inspirateur de notre législation maritime. Si l'on met à part des règles comme celles du jet et de la contribution, c'est en effet une des particularités de notre discipline de ne pouvoir clairement chercher ses origines dans l'antiquité. On n'est donc pas étonné de ne trouver aucune allusion à quelque chose de semblable au rapatriement des gens de mer dans les textes antérieurs au Moyen Age qu'a réunis Pardessus dans le premier tome de sa « Collection des Lois Maritimes ».

Au contraire l'idée apparaît nettement dans le Consulat de la Mer. Le patron du navire (*senyor de nau*) ne semble pas obligé de rapatrier les Matelots (*mariners*) dans tous les cas, par exemple lors de l'expiration normale du contrat d'engagement (*Capitol CXVI — 161* du manuscrit d'après la cotation de Pardessus : *Condicions de patro'à mariners*). En effet il ne doit le faire que dans le cas de vente du navire : premièrement, en pays Chrétien (*Cap. CVI — 151 : Com la nau se vén en terra de Crestians*), les matelots sont dégagés par la vente, et, s'ils sont « dans un lieu où ils ne veulent pas s'engager, le patron, ou celui qui aura vendu le navire, est tenu de payer leurs dépenses jusqu'à ce qu'ils soient retournés dans le lieu d'où ils sont partis ».

Si la vente a lieu en pays Musulman (Cap. CVII — 152 : Com la nau se vén en terra de Sarrains), le patron doit fournir aux matelots des moyens de transport et des vivres « jusqu'à ce qu'ils soient en pays de Chrétiens où ils puissent avoir des secours ». Cette obligation au rapatriement se trouve posée en d'autres termes par le Cap. CXVI précité : « Si le patron vend son navire » dit celui-ci « il doit fournir au matelot un autre navire pour s'en retourner faire ses affaires ». Enfin il est bien spécifié que lorsque le patron perd son navire en pays Musulman, il n'est pas obligé de fournir aux hommes de quoi regagner une terre chrétienne : c'est l'objet du Capitoul CLXXXIII — 228 — où l'on lit l'explication réitérée que le patron « n'est pas obligé de fournir des moyens de transport aux matelots jusqu'à ce qu'ils soient en pays de Chrétiens, puisqu'il n'en a pas pour lui-même ».

Les rôles d'Oléron ne s'intéressent qu'à l'hypothèse du naufrage. En ce cas, « le mestre est tenu à lor bailler lors coust resonablement à venir en lor terre » à condition que les « mariners » aient travaillé de leur mieux au sauvetage « de la neef et des darrées » et que la valeur des choses sauvées suffise. Le capitaine est en effet autorisé, « s'il n'a deniers » à mettre en gage les débris et marchandises « pour les ramener en lor terre », mais « s'ilz n'aident, il n'est mye tenu de rien lor pourvoir » (art. 3). Voilà déjà un état du droit plus avancé que notre Code de Commerce de 1807, puisque les articles 258 et suivants de ce dernier ne mentionnaient pas le rapatriement parmi les droits de l'équipage « en cas de prise, de bris et naufrage ». Par contre il serait hasardeux de trouver dans le même recueil l'obligation pour le « mestre » de rapatrier le « compagnon » à qui « maladie enprent », ou qui est blessé au service du navire.

Dans ce dernier cas le texte (art. 6) ne parle que du traitement jusqu'à guérison — dans le cas de maladie l'art. 7 explique en détail ce qui doit être fourni au marin que son état oblige à débarquer : il doit être logé, éclairé, gardé par « un des varletz de la neef » ou par une femme, et pourvu « de tielle viande commé l'en use en la neef, c'est assavoir de tant come il prist tant come il feust en santé et nymment plus s'il ne plaist au mestre », mais cette dernière faculté, exclusivement relative à l'alimentation, comme on le voit, est la seule liberté laissée au capitaine qui n'est en rien autorisé à rapatrier le marin aux frais de l'armement.

Un dernier texte médiéval peut retenir l'attention. C'est un « Extrait du statut de Marseille de 1253 à 1255 » publié par Pardessus (1), disposant en son chapitre XVI que si des marins ont été engagés pour un voyage, par exemple jusqu'à Sète, Bougie où tout autre lieu, et pour le retour à Marseille, et que le propriétaire ou le capitaine vende le navire à Sète ou autre lieu où il ira, les marins devront recevoir, outre leurs entiers loyers, le prix de leur retour à Marseille (2). Mais il ne faudrait pas surestimer ce texte, relatif en réalité au cas particulier où, le retour ayant été stipulé dans l'engagement, l'obligation au rapatriement est d'origine contractuelle.

(1) Tome IV, p. 261.

(2) Si quis marinarios aliquos conduxerit vel conducet ad certum loquerium et ad certum viagium velut apud Septam vel Bogiam, vel ad alium locum, et convenerit inter eos de redeundo Massiliam pro eodem loquerio, statuimus ut si dominus vel ductor navis vel ligni apud Septam vel locum quo ierit vel ibit navem illam totam vel aliud lignum venderet, quod totum loquerium dominus navis vel ductor et expensas revertendi Massiliam ipsis marinariis dare ibi vel solvere teneantur, nisi de voluntate illorum marinariorum remaneret.

On regrette de ne rien trouver dans le Guidon de la Mer qui concerne le sort des matelots naufragés ou délaissés ; mais on n'en peut rien inférer sur les obligations de l'armement rouennais au xvi^e siècle, puisque cet ouvrage ne contient aucune disposition relative au contrat d'engagement et à ses suites, ne traitant pas de la situation de l'équipage.

Le dernier recueil cité communément comme antérieur aux Ordonnances de Colbert est celui des Us et coutumes d'Olonne. Comme les Rôles d'Oléron, ce texte prévoit le cas où le navire est « rompu, et les marchandises et aparaux d'iceluy sauvés » ; l'argent provenu desdites marchandises servira à « conduire » même les « mariniers » que le « maistre » n'aura pas retenus pour le sauvetage (III^e Partie XVIII), et si les marchandises « sont pour le compte du maistre », les compagnons qui auront été congédiés recevront du maistre « quelque argent pour payer la dépense qu'ils feront par le chemin » (Eod. loc. XX).

2. — COLBERT

A cette législation coutumière, somme toute rudimentaire, bien que supérieure, au point de vue qui nous intéresse, aux coutumes et statuts étrangers auxquels on l'a comparée souvent (1), allait succéder une réglementation

(1) En effet, ni le Recès de la Hause de 1591 (art. 41 et 42), ni la loi de Wisby, art. 3, que Valin rapproche de l'art. X du Tit. IV de l'Ordonnance de 1681, ne font allusion au rapatriement. Celui-ci n'est pas davantage prévu par les art. 17 du Tit. III et 5 du Tit. IV du récess hanséatique de 1614 que Pardessus estime être la source de cet article de la Grande Ordonnance, avec l'art. 14 des rôles d'Oléron, l'art. 47 de la loi de Wisby, l'art. 8 des coutumes maritimes d'Amsterdam, Enchuysen,

minutieuse émanée du pouvoir central, et inspirée par le dessein militaire que nous avons rappelé plus haut (Cf. Introduction, p. 6). Sans doute l'Ordonnance de 1681 dispose-t-elle que si le voyage commencé est « rompu par le fait des propriétaires, maîtres ou marchands », les matelots loués au mois seront payés de leurs loyers pour le temps « qui leur sera nécessaire à s'en retourner au lieu de départ du vaisseau », et, de même que les matelots loués au voyage, « de leur nourriture jusqu'au même lieu » (Liv. III Tit. IV art. 3). Sans doute dispose-t-elle encore que « si le maître congédie le matelot sans cause valable avant le voyage commencé, il lui paiera le tiers de ses loyers, et le total si c'est pendant le voyage, avec les frais de son retour, sans le pouvoir passer en compte aux propriétaires du bâtiment » (Eod. lib. Tit. art. 10). Mais le rapatriement y apparaît comme accessoire. On le retrouve au contraire avec le caractère d'une institution d'ordre public, dans une autre Grande Ordonnance, menée à bien par Seignelay après la mort de son père, et à vrai dire peu connue des juristes, mais qui, pour les marins, marque une date dans l'histoire de l'organisation navale : celle du 15 avril 1689, « pour les Armées Navales et arsenaux de la Marine ». On y voit (Liv. VIII Tit. 1, art. XXI) que les Capitaines, Maîtres et Patrons des vaisseaux marchands doivent venir au Bureau des Classes, au retour des voyages, pour y déclarer ceux de leur équipage qui sont morts, « qui les auront aban-

Stayern (voir Pardessus Tome 2, p. 520, n. 1 et Tome IV, p. 366, n. 1). Tous ces textes ne concernent en réalité que le paiement des loyers, ou le salaire particulier dû aux matelots qui ont travaillé au sauvetage, comme les art. CCXC et CCXCV d'un des Codes de Lubeck publié par Pardessus (Tome 3, p. 416). Ce n'est pas là le rapatriement proprement dit, comme on verra au chapitre suivant.

donnés, ou qu'ils auront laissés dans quelque Port du Royaume ou des Païs étrangers », d'ailleurs il leur est défendu sous peine d'amende (Eod. lib. tit. art. XVII) de « laisser et congédier aucuns matelots de leurs équipages dans les Païs étrangers ». A la même époque, si nous en croyons le visa d'une Ordonnance du 12 mai 1836 (1), des Ordonnances royales des 14 février 1686, 15 juillet 1698 et 9 avril 1704 obligent, sous peine d'amende, les capitaines de navires français à recevoir à leur bord, sans indemnité, pour les rapatrier, les marins naufragés ou délaissés en pays étrangers. L'Ordonnance de 1689 (Liv. et Tit. précités, art. XXVIII) précise cependant que les capitaines sont bien obligés sous peine d'amende « de prendre à leurs bords les matelots Français qui leur seront donnés par les consuls de la Nation Française », mais que « la dépense et les vivres que les capitaines fourniront aux matelots leur sera payée du jour de l'embarquement, par les Intendants de marine, sur les certificats des Consuls ». D'après le même texte de la Restauration ce sont seulement des ordonnances des 25 juillet 1719 et 3 mars 1781 qui ont fondé le principe d'une indemnité pour le passage des marins naufragés sans distinction de grade. Ces dernières dispositions sont certainement spéciales au cas où les autorités françaises doivent rapatrier des marins à un moment où elles ne peuvent plus entrer en rapport avec le capitaine du navire qui les a expatriés : c'est encore ce cas qui est visé par l'Ordonnance du 31 octobre 1784 « concernant les classes », dont l'art. 16, au tit. XIV, prévoit que les commissaires et les consuls, en embarquant d'office les gens de mer délaissés ou déserteurs « régleront les salaires desdits matelots en sorte que, dans

(1) *Bulletin des lois* 1836, 1^{re} sem., p. 222.

aucun cas, ces salaires ne puissent excéder ceux qu'ils avaient sur les navires desquels ils auront déserté, ou dont ils auront été débarqués ou congédiés ».

3. — RÈGLEMENT DE 1743

S'agissant au contraire des rapports entre le marin et le bord sur lequel il a quitté la France, le texte si succinct, rapporté plus haut, de l'Ordonnance de 1681, a été complètement dépassé par un Règlement ou Ordonnance du 1^{er} août 1743, qui pose la plupart des règles en vigueur à l'heure actuelle. Le principe y est posé des frais de rapatriement payés aux « officiers-mariniers, matelots et autres gens de mer » qu'ils aient été congédiés sans leur faute (art. 1) ou parce que leur présence donnait lieu à des troubles à bord (art. 2), ou enfin s'ils sont malades (art. 3). Il n'y a que deux limitations à cette obligation de l'armement : au cas de naufrage tout d'abord, ils ne seront défrayés de la conduite que « tant qu'il y aura des fonds » provenant des débris, agrès, apparaux, et du fret (art. 8) ; d'autre part, s'ils ont eux-mêmes demandé leur congé, qu'il n'ont d'ailleurs pu obtenir que pour des causes « jugées absolument indispensables » par les officiers des classes ou consuls, « ils ne pourront rien prétendre pour leur conduite : il pourra seulement leur être payé, à compte des gages qui leurs seront dûs (1), une somme suffisante pour

(1) En effet les gages ne pouvaient leur être payés intégralement au cours du voyage, une Déclaration du 18 décembre 1728 ayant interdit de verser directement leurs loyers aux matelots laissés ou congédiés en France, dans les possessions françaises (art. 3) ou à l'étranger (art. 5). Le paiement d'acomptes devait être autorisé par le consul ou l'officier des classes (art. 6). Ce système, encore inconnu au temps de l'Ordon-

les mettre en état de se rendre chez eux » (art. 9). Dès cette époque apparaît également la distinction entre les frais du retour effectué par mer, et ceux du voyage terrestre accompli d'un port français au quartier d'origine du marin. Ce dernier est tarifé : par un règlement du 10 mai 1728 et une Ordonnance du 12 décembre 1759 pour les marins provenant « des vaisseaux du Roi », et, pour ceux provenant des navires marchands, par l'art. 4 du Règlement de 1743. La « conduite » par mer ne donne lieu à aucune allocation si les marins gagnent des salaires sur les vaisseaux qui les ramènent en France — s'ils doivent être reçus comme passagers, ils seront défrayés du coût de leur subsistance et de leur passage à un prix librement convenu entre leur ancien capitaine et celui du navire de retour (art. 5). Si la somme nécessaire, le cas échéant, pour le rapatriement, est versée par le capitaine, elle ne reste pas pour autant à la charge de l'armement. Valin, commentant l'art. X du tit. IV de l'Ordonnance de 1681, déclare notamment que dans le cas de l'art. 2 la conduite n'est payée qu'en déduction des gages, et qu'il doit en être de même si le matelot a été congédié pour mutinerie.

C'est sur cette dernière question et sur elle seule, du cas où le rapatriement devait être laissé à la charge des gens de mer congédiés, que l'arrêté consulaire du 5 Germinal an XII (26 mars 1804) qui forme une nouvelle réglementation d'ensemble de la matière a apporté des précisions

nance de 1681, affirmait ainsi la tutelle officielle sur le marin, qui ne pouvait être payé que dans son quartier d'inscription, des mains de l'administration qui opérait la retenue au profit des Invalides (cf. Ordonnance de juillet 1720 enregistrée le 18 janvier 1721, qui a introduit pour la même raison l'obligation de communiquer les conditions d'engagement aux officiers des classes).

à la réglementation de Louis XV. Il décide en effet, dans son article 2, que, lorsque le débarquement d'un marin aura été jugé nécessaire par l'autorité française « l'ordre de débarquement statuera si la conduite sera déduite sur les gages des marins, ou si elle sera payée en sus, au compte des armateurs et chargeurs ». Sur tous les autres points ce nouveau texte législatif (1) se contente de reproduire presque mot pour mot et article pour article, le règlement de 1743. Il se contente de modifier le tarif et l'indemnité à allouer pour le voyage par terre, et établit à cette fin (art. 8) six catégories dans l'équipage, alors que le texte du XVIII^e siècle (art. 4) n'en distinguait que deux. Il confirme de plus, dans un art. 10, la jurisprudence marseillaise rapportée par Valin selon laquelle les marins engagés dans un autre quartier que le port d'armement auront droit à la conduite à leur quartier d'origine, sauf convention contraire.

Le livre II du Code de Commerce fut presque aussi discret sur la question que l'Ordonnance sa mère. Le seul article 252 § 5 dispose, comme l'Ordonnance, que si le voyage commencé est rompu par le fait des propriétaires, capitaine ou affréteurs, les matelots recevront, outre une indemnité, « leur conduite de retour jusqu'au lieu du départ du navire, à moins que le capitaine, les propriétaires ou affréteurs, ou l'officier d'administration, ne leur procurent leur embarquement sur un autre navire revenant audit lieu de leur départ ». Mais le Code garde le silence dans tous les autres cas, même dans celui, prévu en 1681, du congédiement sans cause valable : la seule protection du matelot qui soit mentionnée est l'interdiction faite au capi-

(1) Il a en effet force de loi, n'ayant pas été attaqué pour inconstitutionnalité dans les 10 ans.

taine par l'art. 270, de le congédier « dans les pays étrangers ».

Cependant, à l'exemple de ce qui se passa postérieurement à l'Ordonnance de la Marine, des textes réglementaires continuèrent à s'occuper du sort des matelots naufragés, déserteurs, ou débarqués. L'inconvénient constitutionnel de ce procédé était que désormais, la valeur législative d'actes émanés du pouvoir exécutif était douteuse. Il en est ainsi de l'Ordonnance du 29 octobre 1833 « sur les Fonctions des Consuls dans leurs rapports avec la Marine commerciale » prévoyant pour la première fois le recouvrement par le ministre de la Marine des secours procurés aux marins par les consuls et remboursés à ceux-ci (art. 35), chargeant le consul, en cas de naufrage, de prélever sur le produit du navire et des débris, outre les salaires dûs à l'équipage, les frais de rapatriement (art. 33), et fixant le tarif, en deux catégories, du passage, à bord des navires de commerce (le passage à bord des navires de l'Etat continuant à être gratuit) des marins qui ne peuvent y être employés comme remplaçants (art. 36). Le même grief de tarification par voie réglementaire d'une obligation recouvrable contre l'armement peut être dirigé contre l'Ordonnance du 1^{er} mai 1836, à laquelle il a été fait allusion plus haut, « fixant les allocations pour frais de passage et de conduite des capitaines, officiers et marins du commerce, naufragés ou délaissés en pays étrangers » ; cette fois cinq catégories de marins divisent le tarif des frais de route par mer, les frais de conduite par terre demeurant régis par l'arrêté de l'an XII.

4. — DÉCRET DE 1860

Le second Empire continua ces errements anticonstitutionnels. On peut, sans doute, reconnaître une valeur législative au Décret du 4 mars 1852, qui interdit de déroger par des conventions particulières à un certain nombre de textes désormais réputés d'ordre public, notamment les articles 252 § 5 et 270 du Code de Commerce, 1, 5 et 8 de l'arrêté de Germinal an XII. Par contre on peut mettre sérieusement en doute la légalité d'un décret des 7 avril, 4 juin 1860, qui reprend, en les complétant, les dispositions de ce dernier arrêté. Ce règlement, qui constitue donc, après ceux de 1743 et de 1804, la troisième charte de la matière, a cependant l'intérêt de présenter un tableau complet de la question. D'une rédaction différente des précédentes, on a l'impression que le souci de préciser le rôle des autorités françaises hors de la métropole y est prédominant. Si donc on y retrouve la plupart des dispositions de Germinal (1), avec quelques modifications par exemple une distinction nouvelle de six catégories d'équipage pour chacune des deux tarifications des frais de route par terre (art. 12) et des frais de passage (art. 9), on y trouve aussi des détails sur le contrôle exercé par les fonctionnaires consulaires ou coloniaux français sur le débarquement des matelots (art. 2), et la mention de leur droit de réquisition sur les navires marchands (art. 4).

La Cour de Cassation devait être appelée tôt ou tard à se prononcer sur la légalité de ces textes posant le principe

(1) Toutefois le Décret de 1860 est d'une portée moins générale que l'arrêté de 1804 car il ne vise que le cas des gens de mer débarqués hors de la métropole alors que le texte précédent visait également « les ports de la république ».

d'une obligation à la charge de l'armateur en dehors des prévisions du Code de Commerce, par exemple au cas de naufrage. Elle fut saisie de la question à propos d'une contestation élevée sur l'art. 14 du Décret de 1860, ainsi conçu : « les frais de subsistance, d'entretien, de rapatriement et de retour au quartier des individus provenant de l'équipage d'un navire de commerce sont à la charge de l'armement au même titre que les loyers de l'équipage, quel que soit le mode d'engagement des hommes. Ces frais, de même que les loyers des gens de mer, sont imputés sur le navire, et, subsidiairement, sur l'ensemble des frets gagnés depuis que le navire a quitté son port d'armement, et n'incombent au Trésor qu'après entier épuisement de cette double garantie ». Il était hors de discussion que ce texte réglementaire ne pouvait légalement avoir rien modifié ou ajouté à la législation antérieure : la Cour suprême devait cependant en reconnaître la légalité, pour le motif qu'il n'apportait rien de nouveau, en substance, à cette législation. Et celle-ci, d'après les arrêts de la Chambre civile qui statuèrent sur le point de légalité entre 1866 et 1877, ce n'était pas seulement l'Ordonnance de 1743 (qui n'a pas encore été explicitement abrogée de nos jours) ou l'arrêté de l'an XII (qui pourrait également être considéré comme virtuellement en vigueur), mais il fallait y comprendre aussi les Ordonnances, lois et décrets successifs relatifs à l'inscription maritime. Le raisonnement, bien qu'il n'ait plus qu'un intérêt historique, vaut qu'on s'y attarde, d'autant plus, qu'il est en connexité avec la discussion, toujours actuelle, du fondement de l'action directe reconnue par la jurisprudence à l'Etat pour recouvrer les frais de rapatriement dont il a fait l'avance (Cf. *infra*, Chap. IV. p. 94). Ce qu'il est intéressant de constater, c'est que le

point d'appui de la thèse de l'Administration, adoptée par la Cour de Cassation, n'est autre que le caractère particulier de l'inscription maritime, tout entière orientée vers les nécessités militaires. Le rapatriement, tel qu'il était envisagé par l'Ordonnance de 1784, sur les Classes, n'était qu'une façon de satisfaire aux besoins de la flotte, et cela seul devait suffire à justifier que les frais de cette opération soient mis, dans le cas de faute du matelot, à la charge de l'armateur : « cette situation du marin, lié d'une part au service public, engagé d'autre part au service du commerce, fait naître pour l'armateur qui l'emploie deux sortes d'obligations : à l'égard du marin, celle de se conformer, pour son entretien, pour sa nourriture, ses gages, pour tout en un mot, ce qui concerne l'intérêt privé du matelot, aux stipulations de leur contrat d'engagement, pour lequel ils sont régis tous deux par la loi commune, le Code de commerce ; à l'égard de l'Etat, l'obligation de lui ramener le marin inscrit, soit en le rapatriant s'il est naufragé en pays étranger, soit en le faisant reconduire à son port d'inscription s'il est débarqué en France, mais sur un autre point du territoire, obligation pour l'exécution de laquelle l'armateur est régi par une législation spéciale, celle relative à l'inscription maritime, ainsi qu'il le reconnaît et s'y soumet par son acte même d'armement » (Civ. 14 fév. 1870. D. 1870.1.321, 1^{re} esp.). Dès lors, puisque, dès avant 1860, l'armateur était tenu de faire les frais du rapatriement même dans les cas, tels que celui de naufrage, non prévus par le Code de Commerce, l'article 14 du décret incriminé était nécessairement légal : « attendu que l'art. 14 du décret du 7 avril 1860 n'a pas introduit un droit nouveau — que le pouvoir administratif, se renfermant dans les limites de ses attributions, n'a fait qu'appliquer les principes dérivant

de la législation spéciale sur l'Inscription Maritime et en a déduit les conséquences légales — que ce décret est donc obligatoire pour les tribunaux, qui sont tenus d'en appliquer les dispositions sous peine de cassation » (Civ. 30 août 1871. D. 1871.1.139). « Le décret précité n'a point excédé les bornes imposées au pouvoir administratif ; il a, non posé une règle nouvelle, mais formulé avec plus de précision et de clarté qu'auparavant les conséquences qu'implique nécessairement le régime de l'Inscription Maritime » (Civ. 24 mars 1875, D. 1875.1.199, 1^{re} esp.). Par application de cette thèse, la Chambre civile cassa à plusieurs reprises des décisions contraires, en visant le seul article 14 incriminé (Civ. 30 août 1871, 24 mars 1875 précités, 25 août 1875. D. 76.1.472). Le raisonnement qui consistait à faire résulter l'obligation au rapatriement, à la charge de l'armateur, de l'existence de l'inscription maritime, était pourtant doublement vicié. Il était d'une part inexact de représenter le marin comme « lié au service public ». A ce moment, en effet, ainsi que le relevait une note de Cazalens au Dalloz 1870.1.321, l'Etat n'avait même plus à intervenir pour autoriser l'engagement de l'inscrit maritime, le Décret du 3 Brumaire an IV, dernière codification de la matière, ayant fait disparaître les dernières restrictions de l'Ordonnance de 1784, qui avait elle-même supprimé la prescription, édictée en 1728, qui contraignait le marin à revenir en France pour l'année où sa classe serait de service. On pouvait donc considérer comme outrancière l'affirmation que « les marins sont, avant tout, et dans un intérêt public, soumis aux règles générales de l'inscription maritime, qui ne leur permettent pas de disposer de leurs personnes sans le consentement de l'Etat » (formule qu'on trouve à peu près conçue en les mêmes termes dans les arrêts du 30 août

1871 et du 25 août 1875). En réalité, dès cette époque, l'explication du rapatriement par l'inscription maritime, peut-être valable historiquement, n'était plus vraie en législation.

De plus elle ne suffisait pas à expliquer que l'armateur fût tenu de rapatrier, aux termes mêmes du Décret de 1860, tout Français, même non inscrit maritime (art. 1^{er}) et même des hommes, marins ou autres, non domiciliés en France, embarqués dans les colonies (art. 16).

D'autre part, et surtout, même si l'intérêt de l'Etat exigeait que les matelots débarqués fussent rapatriés, il n'en résulterait pas que ce rapatriement dût être effectué aux frais de l'armement. On aurait pu soutenir tout aussi bien que cette opération, étant donné son caractère d'intérêt national, devait rester à la charge de la collectivité. C'était pure métaphore que de dire « que l'armateur, qui les emprunte temporairement, contracte par cela même et virtuellement envers l'Etat l'obligation de les ramener à leurs quartiers d'inscription ». L'arbitraire d'un pareil raisonnement apparaissait d'ailleurs dans les premiers arrêts rendus sur l'application de l'article 14, mais habilement rédigés : un arrêt du 27 novembre 1866 (D. 66.1.499, 1^{re} esp.) avait en effet déclaré, en des termes reproduits presque mot pour mot par celui du 14 février 1870 précité : « que tout marin inscrit est tenu de servir sur les bâtiments ou dans les arsenaux de l'Etat toutes les fois qu'il en est requis, qu'en conséquence, s'il lui est permis de s'engager dans la Marine marchande pendant le temps que lui laisse libre le service public, c'est à la condition d'être, après l'expiration de son engagement, rendu *par l'armateur* à l'Etat dans le port ou le quartier d'inscription auquel il appartient ».

Cette pétition de principe fut pourtant entérinée par les Chambres Réunies de la Cour suprême, dans un arrêt du 6 février 1877 (D. 1877.1.114. S. 1877.1.357). Le rapporteur et l'avocat général avaient, il est vrai, découvert un argument de texte remarquable : c'était, dans le Titre XIV de l'Ordonnance du 31 octobre 1784 (qui ne devait être abrogé expressément qu'en 1926) l'article 18 ainsi conçu : « Enjoint Sa Majesté aux capitaines et maîtres de veiller à la conservation des gens de leur équipage, de les représenter au désarmement, ou d'administrer les preuves de la désertion de ceux qui auront abandonné le navire ; et dans le cas de mort de quelqu'un des gens de l'équipage, d'en remettre les preuves légales, etc. ». Il n'en fallait pas plus pour démontrer que l'armateur était bien responsable vis-à-vis de l'Etat des « gens de l'équipage », et que, ses obligations n'étant pas remplies si le désarmement s'opérait ailleurs qu'au port d'armement, il devait en ce cas les rapatrier (voir rapport Salneuve au D. p. 116, col. 1). Cependant le rapporteur lui-même et l'arrêt n'invoquèrent pas uniquement cette considération : sans doute ce dernier relève que l'inscrit « ne peut s'embarquer sur un navire marchand ou aller dans les divers ports de France qu'à la charge de faire inscrire son mouvement sur le rôle des gens de mer de son quartier et sur celui du quartier où il se rend », mais il tire aussi l'obligation de l'armateur de l'arrêté de Germinal, ce qui est beaucoup plus sûr, et il ne vise pas seulement, outre l'article 14 du Décret de 1860, les art. 16 et 18 du Tit. 14 de l'Ordonnance du 31 octobre 1784, et l'art. 10 de la loi du 3 Brumaire an IV (1), mais

(1) L'art. 10 de la Loi ou Décret du 3 Brumaire an IV sur l'Inscription Maritime était ainsi conçu : « tout marin inscrit sera tenu de servir

encore l'art. 8 de l'Ordonnance du 1^{er} août 1743 et l'art. 7 de l'arrêté.

5. — LOI DE 1885

Malgré la portée doctrinale et pratique de l'arrêt de 1877, il importait de régulariser la situation fautive créée par le Décret de 1860 : de plus celui-ci mettait à la charge de l'armement une obligation considérable (cf. infra Chap. IV, p. 91). La Loi du 12 août 1885 mit fin à ces deux ordres de difficultés. D'une part elle fit entrer dans le Code de Commerce l'obligation au rapatriement du matelot tombé malade pendant le voyage ou blessé au service du navire ou en combattant contre les ennemis et les pirates (art. 262 et 263 nouveaux), d'autre part, s'il restait entendu que l'équipage devait également être rapatrié « en cas de prise, naufrage, ou déclaration d'innavigabilité », cette obligation était limitée à la valeur du navire et de ses débris, et au montant du fret des seules marchandises sauvées (art. 258 nouveau).

Cette régularisation législative n'excluait pas les dispositions réglementaires d'exécution. Deux aspects de cette réglementation sont à distinguer. D'une part le Décret du 22 septembre 1891 constitue la quatrième et dernière réglementation d'ensemble spéciale à la matière : c'est l'application du principe, désormais général, du rapatriement, posé par la loi. Si l'on excepte deux modifications de détail (Décret du 24 décembre 1896 portant sur l'art. 4 et Décret du 25 janvier 1919 portant sur l'art. 14), il n'a subi que

sur les bâtiments et dans les arsenaux de la République toutes les fois qu'il en sera requis ».

des changements de tarifs (Décrets du 20 août 1920, du 15 juin 1926, du 27 juin 1931, modifiant les chiffres des art. 11 et 14). D'autre part des règlements d'administration publique ont été successivement rendus en application de l'art. 262 nouveau du Code de Commerce, et ont organisé le rapatriement du marin malade et blessé, cas particulier pour lequel un système de délaissement forfaitaire existait depuis fort longtemps : ce furent les décrets du 24 décembre 1896 (distinct de celui rendu à la même date, mentionné précédemment, et suivi du décret du 12 juin 1900 modifié le 13 septembre 1906) et 8 septembre 1912 (suivi d'un arrêté du 21 octobre de la même année, et modifié par les textes sus-mentionnés des 20 août 1920, 19 juin 1926, et 27 juin 1931) dont les taux furent, de façon générale, sujets à des majorations autorisées par un décret du 15 février 1919 (prorogé les 30 décembre 1920, 13 décembre 1923 et 30 décembre 1925).

6. — CODE DE 1926. ETAT ACTUEL DE LA QUESTION

Vers cette dernière époque une modification législative de grande envergure devait englober les règles relatives au rapatriement : la Loi du 13 décembre 1926 portant Code du Travail Maritime abrogea en effet le Titre V du Livre II du Code de Commerce, relatif au contrat d'engagement maritime, en même temps que le titre XIV de l'Ordonnance du 31 octobre 1784. Le Titre IV (des obligations de l'armateur envers le marin), règle désormais en son chapitre III (des maladies et blessures des marins) le rapatriement des marins malades ou blessés (art. 85), et en son chap. IV le rapatriement et la conduite en général (art. 87 à 90) : c'est

une extension, dans le fond comme dans la forme, de la Loi de 1885. Comme son prédécesseur l'art. 262 du Code de Commerce, l'art. 85 du Code du Travail maritime annonçait un règlement d'administration publique ; celui-ci parut le 31 août 1927, fut prorogé le 4 décembre 1930, puis le 30 décembre 1932 et le 30 décembre 1933. L'art. 85 ayant été modifié par un décret-loi du 30 juin 1934, le délaissement des marins malades et blessés est actuellement réglementé par un nouveau décret, du 31 décembre 1935, suivi d'un arrêté Ministériel du 10 août 1937, qui abrogent les textes antérieurs correspondants. Un relèvement des taux est autorisé par un Décret du 11 février 1938. Des deux aspects de la réglementation administrative antérieure au Code du Travail Maritime, ce qui concernait l'application de l'article 262 du Code de Commerce se trouve donc remplacé par les dispositions récentes. Au contraire le décret de 1891 reste en vigueur dans celles de ses dispositions qui ne sont pas rendues inutiles ou contredites par les lois et décrets plus récents, de même qu'une Instruction du Ministère des Affaires Etrangères du 19 octobre 1910 sur la « Comptabilité des agents diplomatiques et consulaires en ce qui concerne le service de la Marine » qui, en ce qui touche au rapatriement des marins du commerce, a repris les dispositions du décret de 1891 ; il demeure la charte administrative du rapatriement en général, dont les principes légaux, désormais étrangers au Code de Commerce, figurent au Code de 1926. Les décrets du 27 juin 1931 et du 31 décembre 1935 contiennent les principales dispositions de détail en dehors de ces textes fondamentaux.

On ne saurait donner un aperçu historique, même succinct, de la législation relative au rapatriement, sans signaler dès maintenant que la France a largement colla-

boré à la réglementation internationale de la matière. La Convention de 1926, ratifiée par notre pays, marque le terme d'une évolution : le rapatriement y a perdu tout caractère militaire pour n'être plus qu'une mesure de protection de cette fraction, sans doute la seule naturellement internationale, du salariat mondial : nous verrons dans le dernier chapitre de cette étude que le rapatriement, d'après cette Convention, doit être assuré aussi bien au matelot étranger au pavillon du navire qu'au matelot national, et que l'activité tutélaire de l'autorité représentant ce pavillon doit s'exercer aussi bien en faveur des étrangers qu'en faveur de ses ressortissants : c'est reconnaître que le rapatriement est justifié par la seule nature du contrat d'engagement maritime, et que sa réglementation sous l'influence du système Colbertien, le liant au système d'étroit contrôle des « classes », n'est qu'un épisode dans son histoire.

Après des avatars comme ceux que nous venons de retracer, on ne sera pas surpris que l'on puisse discuter, en pure technique législative, du droit français contemporain.

Il va de soi que les textes actuels, encore que constituant une réglementation complète et, au total, satisfaisante, de la matière, ne sont pas plus que leurs prédécesseurs voués à la pérennité. Et s'il est une modification de forme à laquelle il semble possible de songer, c'est au retour dans le Code de Commerce des règles du contrat d'engagement des gens de mer. Une tentative a été faite dans ce sens par la Commission de Révision du livre II du Code de Commerce, constituée au sein de l'Association Française du Droit Maritime, et qui a adopté en 1928 un texte remplaçant entièrement les art. 190 à 436 du Code de

Commerce et le Code du Travail Maritime (1). On y retrouve un titre V « de l'engagement des gens de mer », avec un art. 271 fixant le principe du rapatriement du marin malade et blessé, au chapitre « des maladies et blessures du marin », et maintenant également le système du délaissement forfaitaire. Toutefois un nouveau paragraphe y exclut des dispositions précédentes « le cas où le marin embarqué sur un navire qui a été armé dans une colonie sous le régime de la loi métropolitaine est débarqué, par suite de maladie ou de blessure, dans un port de cette colonie ». En ce qui concerne le rapatriement en général, un chapitre III reproduit, à la rédaction près, en ses articles 273 à 276, les art. 87 à 90 de la Loi du 13 décembre 1926. La seule différence sensible réside dans l'énumération des cas où les frais de rapatriement ne sont pas à la charge de l'armateur : plus détaillé que l'art. 89 du Code du Travail Maritime, l'art. 276 du projet prévoit le débarquement, non seulement à la suite du « congédiement pour motif légitime » qui remplace la « raison disciplinaire », mais encore « sur l'initiative de l'autorité française. » (c'est le système de l'art. 2 de l'arrêté de l'an XII, à moins qu'il ne s'agisse, ce qui est peu probable, du cas du marin transporté » pour passer en jugement » que le nouvel article ne reproduit pas) ; le cas de maladie ou blessure ne restant pas à la charge de l'armement est maintenu.

Une telle réforme paraît souhaitable à première vue. Mais ne serait-il pas plus satisfaisant encore de faire disparaître la dualité des dispositions législatives et du décret de 1891 ? Ce dernier ne perpétue-t-il pas de nos jours le défaut de méthode constitutionnelle qu'on a pu reprocher à ce

(1) Dor. XX.780.

sujet aux différents régimes du xix^e siècle ? On ne peut, à coup sûr, manquer d'être impressionné par ce grief. Cependant, même si l'on éliminait du décret les règles de fond qui n'y sont pas à leur place, il y a des dispositions réglementaires, relatives notamment à l'activité des autorités publiques françaises, qui ne peuvent prendre place dans des lois commerciales. Et nous touchons du doigt, par cet exemple particulier, la maladie générale qui pèse sur la législation du droit maritime, institution irrationnelle où, dans beaucoup de cas, la collaboration des autorités publiques et des particuliers est une tradition historique et une nécessité de fait. On peut concevoir que l'ensemble des règles régissant le rapatriement des marins figure dans un texte unique si ce texte, comme l'Ordonnance de 1681, est un complexe de droit privé et d'organisation administrative. Mais à partir du moment où l'on rattache les règles d'engagement, avec toutes celles du commerce maritime, à la discipline générale du droit commercial, on se condamne par là même à laisser à part les règles guidant les autorités publiques dans leur rôle de surveillance générale des contractants, et plus particulièrement de protection des marins. De sorte que, finalement, c'est peut-être dans la direction ouverte par la codification de 1926 qu'il faudrait chercher. Renonçant définitivement à faire figurer au Code de Commerce l'engagement des marins et ses suites, ne serait-il pas possible de rapprocher du Code Disciplinaire et du Code du Travail un texte réglementaire, ou législatif, précisant les rapports de la Marine Marchande avec les différents fonctionnaires susceptibles d'intervenir auprès d'elle à la suite du contrat d'engagement ? Déjà la loi du 13 décembre 1926 contient des références à l'intervention de l'autorité maritime (art. 13 sur le visa du contrat d'engagement, art.

58 sur les avances de salaires, etc.) que ne contenait pas l'ancien Titre V du livre II du Code de Commerce. Une loi présenterait l'avantage de donner un fondement juridique incontesté à l'action par laquelle l'administration recouvre contre l'armateur les frais de rapatriement avancés par elle (cf. infra chap. IV(105). Au total, il s'agirait de peu de choses, et nous ne nous attarderons pas plus longtemps à cette étude formelle de la législation actuelle, passant dans les chapitres ultérieurs à l'examen des règles de fond : nous verrons que celles-ci, en pratique, ne présentent presque jamais d'incertitude, et il y a là de quoi atténuer grandement la portée des observations précédentes.

CHAPITRE II

Définition du rapatriement **Son domaine d'application**

7. — *CONFUSIONS A EVITER*

Considéré comme une des obligations de l'armateur qui apparaissent lors de la rupture ou de la fin du contrat d'engagement, la prestation du rapatriement doit être distinguée d'autres prestations qui peuvent être dues à ce moment au marin congédié.

Tout d'abord le versement d'une somme uniquement destinée à assurer au marin le voyage de retour ne doit pas être confondu avec le paiement de salaires ; ce point de vue paraît élémentaire, il a cependant été parfois méconnu : c'est ainsi que l'on a cru l'obligation au rapatriement consacrée par des législations qui, en réalité, ne s'occupaient que d'assurer au marin le règlement d'une partie ou de la totalité des salaires qui auraient été dus si le contrat s'était poursuivi (cf. chap. I les méprises de Valin sur ce point : *supra* p. 15). De même il ne faut pas prendre pour une provision affectée au voyage de retour le salaire particulier payé aux matelots qui, au cas de naufrage, auront travaillé au sauvetage des marchandises. Parfois, il est vrai, cette récompense est la seule indemnisation qui leur soit accordée : ainsi dans le Code de Commerce espagnol de 1885

(assez timide révision du vieux Code de 1829 inspiré du Code français (1)), l'art. 643 n'accorde aux matelots travaillant à la part ou au fret, outre leur part sur leur fret sauvé, qu'une « gratification proportionnée aux efforts par eux faits et aux risques par eux courus pour procéder au sauvetage ». C'est l'état de droit du Code de commerce français de 1807 (art. 261). Parfois même, et c'est cette particularité qui prête le plus à confusion entre le salaire de sauvetage et le paiement des frais de rapatriement, il peut arriver qu'une législation subordonne ce dernier au fait que les matelots aient travaillé au sauvetage : c'est le cas des Rôles d'Oléron (2) : en ce cas le rapatriement participe évidemment de la récompense pour sauvetage. De même la loi grecque sur le commerce maritime, du 17 avril 1910, dispose en son art. 129 qu' « en cas de prise, de naufrage ou de déclaration d'innavigabilité, les matelots engagés au mois ou au voyage sont payés de leurs loyers jusqu'à la cessation de leurs services et sont envoyés, aux frais du navire, jusqu'au port où ils ont été engagés, ou, au choix du capitaine, ils reçoivent une indemnité équivalente, à moins qu'il ne soit prouvé qu'ils n'ont pas fait tout ce qui était en leur pouvoir pour sauver le navire ». (L'art. 258 du Code Civil français modifié par la Loi du 12 août 1885 réservait cette sorte de pénalité au paiement des loyers). Ce système était celui du Code de Commerce belge de 1908, art. 99, abandonné depuis, mais qui avait inspiré le législateur grec : dans ces deux codes à vrai dire le sort des frais de rapatriement était lié à celui du salaire : le rapatriement était donc considéré, à l'égal de ce

(1) Répert. Droit Maritime, Tome I, n. 120.

(2) Cf. supra Chap. I, p. 12.

dernier, comme une charge normale de l'armement, dont le marin n'était déchu que par une sorte de sanction venant punir son absence de zèle.

S'il peut être difficile de bien distinguer le rapatriement de la récompense due éventuellement en cas de naufrage, il l'est encore plus de séparer ce rapatriement des mesures d'assistance qui peuvent être prises en faveur du marin abandonné ou naufragé. Il s'agira en premier lieu d'une indemnité de chômage que les législations les plus récentes accordent au matelot en cas de naufrage, et qui a fait l'objet d'une convention internationale en 1920. Cette convention, ratifiée par la France en 1929, amena le vote de la Loi du 15 février 1929 ainsi conçue : « en cas de prise, naufrage, ou déclaration d'innavigabilité, le marin a droit à une indemnité qui lui sera payée pendant toute la durée du chômage effectif résultant pour lui de la rupture de son contrat d'engagement, et au taux du salaire prévu par ce contrat, sans que, toutefois, le montant total de l'indemnité puisse être supérieur à deux mois de salaires. Cette indemnité est privilégiée au même titre que les salaires acquis au cours du dernier voyage ». Cette indemnité, lorsqu'elle est ainsi précisée, est sans doute hors de confusion avec les frais de rapatriement, mais il pourra être beaucoup plus malaisé de distinguer ce dernier du secours prévu par mainte loi maritime en faveur des matelots indigents, qui se rapproche tout à fait du secours accordé éventuellement par les consuls d'un pays déterminé à tous leurs nationaux, quelle que soit leur profession. Par exemple, les « Compiled Statutes » des Etats-Unis (1918) font une obligation aux consuls et agents consulaires américains de fournir de temps à autre des moyens d'existence suffisants et le rapatriement jusqu'à un port des Etats-Unis

aux marins des Etats-Unis qui pourront se trouver sans ressources dans leurs districts (art. 8368), les consuls ont à cette fin un droit de réquisition sur les navires se rendant aux Etats-Unis (art. 8369) ; et les articles relatifs à ce rapatriement effectué aux frais de l'Etat n'ont aucun lien avec ceux qui concernent les obligations de l'armateur au cas de débarquement du marin pour inaptitude du navire à tenir la mer (art. 8350), au cas de congédiement (art. 8372), de vente du navire (8373), de plainte justifiée du marin (8374). Ce n'est pas un tel rapatriement qui fait l'objet principal de la présente étude : il faut bien reconnaître cependant que le soin que peut prendre l'Etat du marin est de nature à soulager l'armement : dans le cas de la législation américaine, l'existence de cette forme d'assistance explique le nombre très restreint de cas où l'armateur doit le rapatriement (1).

Dans la législation anglaise, où les obligations de l'armateur sont également assez peu étendues (2), un rapatriement à caractère défensif, unique en son genre, est établi par les art. 184 et 185 de la loi sur la Marine marchande de 1894 : il s'agit du cas où une personne originaire d'une contrée n'ayant pas d'agent consulaire dans le Royaume Uni est amenée en qualité de marin dans ce dernier pays et, dans les six mois qui suivent, tombe à la charge de l'assistance publique ou commet un acte de vagabondage : l'armateur ou le capitaine du navire, si ce dernier est anglais, ou le consignataire s'il est étranger, sera alors passible d'une amende allant jusqu'à 30 livres, à moins qu'il ne soit prouvé que l'individu a quitté le navire sans le

(1) Cf. *infra* Chap. V, p. 108.

(2) Cf. *infra* Chap. V, p. 107.

consentement du responsable ou que celui-ci lui ait offert le rapatriement ; la Cour, en prononçant l'amende, peut ordonner que tout ou partie en sera affecté à l'assistance ou au rapatriement de l'individu abandonné. Et ces dispositions sont tout à fait distinctes de celles de la loi de 1906 réglant le rapatriement considéré comme suite du contrat d'engagement.

Une telle dualité de textes n'existe pas en France, où le rapatriement des gens de mer n'apparaît jamais comme une mesure d'assistance puisque, en dehors des circonstances, fort rares, où il reste à la charge de l'Etat, et des cas plus fréquents où il est laissé à la charge du marin, il doit être soldé par l'armateur. On ne saurait se dissimuler cependant que la différence avec des systèmes tels que le système américain est minime, dans les cas où le rapatriement est laissé à la charge du salarié français : car dans cette hypothèse le recours de l'Etat pour se faire rembourser des frais avancés par le consul à l'acquit du marin risque fort de rester illusoire, et l'avance ne conserve alors son caractère juridique qu'en apparence : c'est, en fait, une mesure d'assistance. Mais cet aspect pratique de la question n'empêche pas les droits de l'Etat de subsister.

8. — DÉFINITION DU RAPATRIEMENT NATIONALITÉ DU MARIN

Le terme seul de rapatriement évoque le retour au pays natal. Il est donc impossible de préciser cette notion dans un cadre juridique sans prendre en considération la nationalité des rapatriés éventuels. La question apparaît dès lors plus compliquée que l'historique qui précède pouvait le laisser supposer : car la notion, même matérielle, de rapa-

trierement et l'étendue de la charge imposée de ce chef à l'armement, est étroitement commandée par la conception servant de guide au législateur : si ce dernier ne prend souci que du recrutement de la Marine militaire, il se désintéresse des marins étrangers, et, la nationalité des marins qu'il protège étant celle du navire, le rapatriement, c'est le retour en France ; dans la mesure au contraire où il prend souci des hommes pour eux-mêmes, l'équité exige de lui qu'il ordonne le retour au port des marins abandonnés dans des régions lointaines, quelle que soit leur nationalité ; alors se posent des problèmes législatifs : est-il juste de ramener en France un Américain ? Est-il indispensable de reconduire dans sa patrie un Japonais embarqué en Indo-Chine ? Va-t-on donner dans certains cas un choix à l'étranger ? Il va de soi que plus la législation tiendra compte de l'intérêt du marin, plus elle sera amenée à prévoir, en détail les différentes hypothèses qui peuvent se présenter.

Le droit français contemporain a réglé assez brièvement et sans trop de faveur, le sort du marin étranger : l'art. 119 § 2 du Code du Travail Maritime dispose simplement que « le marin étranger débarqué d'un navire français doit être ramené à son port d'embarquement, sauf convention contraire ». C'est donc le port d'embarquement qui constitue le port de rapatriement pour les étrangers. Il n'en est pas de même pour le marin français : le rapatriement est alors conforme à sa signification étymologique et consiste dans le retour de l'homme, en France s'il a été embarqué à l'étranger (art. 87). S'il a été embarqué en France, l'art. 90 dispose que « sauf convention contraire, le marin qui n'est pas débarqué ou qui n'est pas rapatrié à « son port français d'embarquement a droit à la conduite jusqu'à ce port ». Toutefois une exception est apportée au principe

ainsi posé : elle est prévue par l'art. 87 § 2 ainsi conçu : « à l'égard des marins qui ont été embarqués dans une colonie ou dans un pays de protectorat, le rapatriement doit être effectué dans cette colonie ou dans ce pays, à moins qu'il n'ait été stipulé que le marin serait ramené en France. Une telle exception n'est apparente : une colonie ou un pays de protectorat ne doit pas, pour des Français qui en sont momentanément sortis, être considéré comme un pays étranger où le retour ne serait pas un rapatriement (1).

Le rapatriement consiste donc d'après le Code de 1926 dans :

1° Le retour en France pour le Français embarqué à l'étranger et débarqué hors de la métropole ;

2° Le retour au pays d'origine pour le Français embarqué dans une colonie ou pays de protectorat et débarqué hors de la métropole ;

3° Le retour au port d'embarquement pour l'étranger et pour le Français embarqué en France.

Des dérogations conventionnelles permettent le rapatriement en France au second cas, toute autre forme de rapatriement pour l'étranger (troisième cas), et même la renonciation à la « conduite » pour le Français (troisième cas). Le lien d'engagement n'est jamais pris en considération, quelque puisse être son éloignement du port d'appareillage du navire.

Le Décret de 1891 était plus prolix sur la destination finale à donner au Français rapatrié, mais il ne semblerait

(1) Nous croyons pouvoir assimiler aux colonies et pays de protectorat les territoires sous mandat, par une analogie suggérée par l'arrêté du 10 août 1937 (Cf. *infra* Chap. III, p. 72).

pas, à première vue, que ce texte soit encore, en celà, compatible avec les dispositions correspondantes du Code du Travail Maritime : l'art. 13 dispose en effet que « les gens de mer naviguant pour le commerce ont droit à une indemnité de route pour se rendre *dans leurs quartiers*, s'ils ne sont pas ramenés dans le port d'armement du navire à bord duquel ils étaient embarqués ». Ce premier paragraphe peut être considéré comme implicitement abrogé par l'art. 90 du C. T. M. qui n'accorde en ce cas l'indemnité que pour rejoindre le port d'embarquement. Le paragraphe suivant ne paraît pas davantage pouvoir être maintenu : « Les gens de mer débarqués hors de France et rapatriés et ceux qui ont été embarqués en cours de voyage peuvent exiger l'indemnité de route pour se rendre dans leurs quartiers, lors même qu'ils sont ramenés au port d'armement du navire » : en effet, toujours d'après l'art. 90 du C. T. M., s'ils sont ramenés au port français d'embarquement, ils n'ont droit à rien de plus, et s'ils sont ramenés ailleurs, ils n'ont droit qu'à la conduite jusqu'à ce port. Le troisième alinéa de l'art. 13, spécial aux non-inscrits (médecins, subrécargues, cuisiniers, domestiques et autres personnes ou agents) consacrait par avance le système du C. T. M. en ne prévoyant, et pour cause, comme port de rapatriement, que le port d'embarquement. Il semble donc que le législateur de 1926, abandonnant tout critérium tiré du caractère inscrit ou non inscrit du personnel à rapatrier et ôtant toute importance au port d'armement du navire, ait consacré comme unique port de rapatriement français le port d'embarquement. Cependant le nouveau texte laisse incertain le port de rapatriement des Français qui auront été embarqués hors de France, à l'étranger, ou dans une colonie ou un pays de protectorat avec stipulation de retour en

France. Il nous paraît que sur ce point le système du Décret de 1891, qui par ces précisions, n'excède pas les bornes du domaine réglementaire, ne peut qu'être maintenu, à savoir: pour les inscrits, quartier d'inscription, pour les non-inscrits, port d'armement du navire. Il est donc impossible de ramener à l'unité la notion même de rapatriement, dont le contenu doit être ainsi compris :

- 1° pour le Français inscrit maritime embarqué et débarqué hors de France au quartier d'inscription
- 2° pour le Français non inscrit embarqué et débarqué hors de France au port d'armement du navire (1)
- 3° pour le Français embarqué dans une colonie ou pays de protectorat et débarqué hors de France au pays d'origine (2)
- 4° pour l'étranger
pour le Français, inscrit ou non, embarqué en France..... au port d'embarquement

Ce tableau, schématisant les dispositions légales, ne prévoit pas tout. La jurisprudence a dû notamment se préoccuper du cas de matelots qui ne seraient ni français ni étrangers, à savoir de simples sujets français. Le Conseil d'Etat, saisi d'un litige relatif au rapatriement de cinq Annamites,

(1) A condition que ce port soit français, sinon il ne serait pas satisfait au C. T. M.

(2) Probablement au port d'embarquement, mais sur ce point le Décret de 1891 (art. 21) ne donne lui-même aucune précision.

décida que les dispositions du Décret de 1891 relatives aux Français leur étaient applicables, « considérant que les indigènes des possessions françaises d'outre-mer n'étant pas des étrangers, les textes susvisés relatifs au rapatriement de nos nationaux leur sont applicables, que ce soit à titre de citoyens, de sujets ou de protégés qu'ils jouissent de la qualité de ressortissants français » (1). Nous estimons que cette solution, bien qu'antérieure au Code de 1926, s'harmonise fort bien avec lui, puisque, l'art. 87 § 2 appliqué aux indigènes des colonies ou pays de protectorat, leur assure le rapatriement dans leur pays d'origine si c'est dans un port de ce pays qu'ils ont embarqué.

9. — AUTRES CONDITIONS

Si la définition du voyage de retour nous a amené à étudier les conditions de nationalité des marins à rapatrier, il nous faut maintenant, pour définir ce qu'on doit entendre par « marins », en ce qui concerne le rapatriement, en droit français contemporain, préciser les autres conditions que doivent remplir les personnes employées à bord pour avoir droit au retour. Ces conditions sont uniquement des conditions d'emploi, la notion de marin étant professionnelle, et elles sont très larges : de longue date le droit au rapatriement n'est plus un privilège des inscrits maritimes ; le décret de 1891, nous venons de le voir, visait déjà les agents du service général, le subrécargue et le médecin (ces deux derniers ayant d'ailleurs rang d'officier). Le Code du Travail maritime a consacré cette notion étendue de l'équipage dans les termes suivants (art .3) « Est considéré comme

(1) C. E. 20 janvier 1922. Dor. 1.392 avec note contraire Morillot.

marin, pour l'application de la présente loi, toute personne, de l'un ou de l'autre sexe, qui s'engage, envers l'armateur ou son représentant, pour servir à bord d'un navire.

« Le personnel du navire est placé sous l'autorité du capitaine.

« Il se divise en trois catégories : le personnel du pont, le personnel des machines, et le personnel des agents du service général ». Et l'art. 5 de préciser que la loi n'est pas applicable aux marins engagés en France pour servir sur un navire étranger. D'autre part les dispositions relatives au rapatriement doivent être considérées comme applicables au capitaine, car elles ne sont pas écartées par le chap. I du titre VI (dispositions spéciales au capitaine). Il doit en être de même pour les apprentis (cf. infra chap. VI). La jurisprudence antérieure à 1926 était d'ailleurs en ce sens (Nantes, 16 janvier 1904) (1). Le rapatriement apparaît donc comme une suite du contrat d'engagement, résultant à la fois d'une interprétation de la volonté supposée des parties, et d'une idée de risque à la charge de l'entreprise, étant donné le nombre des cas où, comme nous le verrons, l'armateur est tenu d'assurer le retour du salarié alors qu'aucune responsabilité ne peut être relevée à sa charge dans l'expatriement de ce dernier.

Ne sont donc exclus des prévisions de la loi française que les marins étrangers (sous la réserve examinée plus haut), et les marins français embarqués sur des navires étrangers. Toutefois, dans ces deux dernières hypothèses, des ententes internationales de réciprocité peuvent assurer le rapatriement des marins embarqués sur des navires d'une nationalité étrangère (sans préjudice de la convention de

(1) Rev. Autran XIX.872.

1926 : cf. infra chap. VI) : cf. par exemple ententes franco-britannique du 5 nov. 1879, franco-allemande du 27 mai 1880, franco-italienne du 1^{er} janvier 1882. De plus on peut très bien concevoir que le contrat d'engagement stipule le rapatriement aux frais de l'armement et, autrefois, les marins français n'étaient autorisés à prendre du service sur un bâtiment étranger qu'à cette condition (Circ. des 15 déc. 1891 et 28 mars 1893) (1). Mais actuellement l'embarquement n'est plus nécessairement subordonné à cet engagement du capitaine étranger, et les autorités maritimes, coloniales ou consulaires auxquelles les inscrits définitifs s'adressent, conformément aux prescriptions de la loi du 24 décembre 1896, pour obtenir l'autorisation d'embarquer sur un navire étranger, doivent seulement « s'efforcer de faire souscrire par le capitaine » cet engagement : elles devront ainsi concilier l'intérêt du Trésor français, tenu au défaut de l'armateur étranger, et celui du marin, qu'il ne faut pas priver d'un embarquement avantageux (2).

Si les conditions exigées du marin sont très larges, celles que doit remplir l'armateur le sont encore plus : sans doute l'art. 2 du Code du Travail maritime ne considère comme tel que « tout particulier, toute société, tout service public pour le compte duquel un navire est armé », ce qui exclut l'Etat puissance publique ; mais le décret de 1891 prévoyait (art. 1) le rapatriement de tout français « provenant de l'équipage d'un bâtiment de l'Etat ou d'un navire de commerce », et il n'y a aucune raison de penser que la

(1) B. O. 91, p. 1021 ; 93, p. 415.

(2) Circ. au B. O. 1910, 2^e sem. 2015. Une circulaire du 26 mai 1903 avait attiré l'attention sur la nécessité de rédiger soigneusement ces clauses, et d'y prévoir notamment la subsistance et le logement avant embarquement.

loi de 1926, ne visant que des rapports entre particuliers ou collectivités agissant comme des particuliers, ait entendu revenir sur la généralité des termes du décret : le rapatriement, qui est réglementé par des textes de droit public s'agissant des marins de l'Etat, est bien une obligation générale qui tient au fait matériel du voyage à bord d'un navire, quelle que soit la destination de ce navire et la nature du lien qui met l'équipage à son service. Le rapatriement par des navires de commerce, des marins de l'Etat, est prévu par l'art. 1^{er} au décret du 7 mai 1907 portant règlement des passages du personnel de la Marine sur les bâtiments du commerce (B. O. M. 8, p. 224) qui accorde le passage aux frais du budget de la Marine »... D. aux officiers-mariniers, quartiers-maitres, marins, fonctionnaires, employés et agents civils ou militaires de la Marine envoyés d'Europe qui, congédiés, licenciés, révoqués ou admis à la retraite, soit dans les colonies ou pays de protectorat, soit à l'étranger, demandent à rentrer en France dans le délai d'un an à partir de leur radiation des contrôles, pourvu toutefois qu'ils n'aient pas droit à leur rapatriement aux frais d'un autre service public ». Mais il faut entendre ce texte de la façon la plus large car un autre texte accorde ce qu'on appelle la « conduite » des marins du commerce, en l'espèce des « frais de route », à partir de la frontière ou du port de débarquement, aux marins de l'Etat « rentrant en France après captivité, naufrage ou débarquement en cours de campagne » (B. O. M. 8, p. 227). Nous n'aurons d'ailleurs à nous occuper ici que des navires de commerce ou de pêche, conformément aux prévisions du Code de 1926.

La nature de la navigation importe donc peu : le rapatriement est dû par les navires au cabotage aussi bien que par ceux voyageant au long cours, puisque, on l'a vu, le

débarquement sur n'importe quel point des côtes de France du marin français ne suffit pas mais peut faire naître l'obligation à la « conduite » (Civ. 14 fév. 1870 D. 1870.1.321). De même il avait été jugé que l'ancien art. 262 du Code de Commerce était applicable à la navigation de plaisance. (Civ. 19 fév. 1913 D. 1914.1.321). Peu importe également qu'au moment où le contrat a pris fin les marins n'aient pas été effectivement utilisés par l'armateur mais transportés vers le lieu de leur travail ou en revenant, du moment qu'ils sont « liés par un seul et même engagement, pour une seule et même campagne de pêche » (Req. 30 juin 1886 — D. 1887.1.163). L'obligation au rapatriement naîtra également si l'engagement a eu lieu en cours de voyage, ce qui va de soi, puisque comme le rappelle un arrêt de la Cour de Rouen du 16 juillet 1873 (1) toute distinction entre les marins engagés avant le départ du navire et ceux embarqués en cours de voyage est contraire aux termes généraux de la loi, et « que d'ailleurs, soit à l'égard des marins personnellement, soit au point de vue de l'inscription maritime, et, dès lors, de l'Etat, il y a absolument même raison de décider dans un cas que dans l'autre ». Il en sera de même si le fait le rendant nécessaire a lieu pendant le voyage de retour car, ainsi que nous le verrons dans le chapitre suivant, le marin, pendant la durée du rapatriement, est toujours considéré comme étant au service de l'armateur (Req. 30 juin 1886 précité). Enfin nous avons dit que la nature du lien attachant les marins au navire n'avait pas d'influence : le mode de rémunération n'est pas pris en considération : déjà l'ancien article 258 du Code de Commerce, tel qu'il résultait de la loi de 1885, et spécial au cas de naufrage, de

(1) D. 1874.2.174.

prise ou de déclaration d'innavigabilité, qui visait expressément les matelots engagés au voyage ou au mois, alors que l'art. 260 était relatif à ceux engagés au fret, disposait que dans tous les cas « le rapatriement était à la charge de l'armement ». Et cette disposition était conforme à la jurisprudence antérieure.

10. — *INFLUENCE DES CONVENTIONS
SUR L'OBLIGATION LÉGALE*

Mais, si à ce dernier point de vue les stipulations des parties ne peuvent pas diminuer les obligations de l'armement, ce n'est pas à dire qu'en aucun cas la volonté des contractants ne puisse avoir d'influence sur le rapatriement éventuel. Et précisément, avant d'entrer dans le détail de la réglementation, il importe de noter une fois pour toutes que, si l'obligation au rapatriement doit être considérée comme d'ordre public, la réglementation légale peut se trouver cependant écartée lorsque le rapatriement a fait l'objet d'une convention expresse.

Que l'obligation soit d'ordre public, cela résulte actuellement de l'art. 133 du Code du Travail maritime, qui dispose d'une façon générale que « sauf dans les cas où la convention contraire est prévue par la présente loi, les parties ne peuvent déroger aux règles qui fixent les conditions d'engagement ». Or le chap. IV du tit. IV ne laisse à la liberté des parties que 1° le retour éventuel en France du marin embarqué dans une de nos possessions outre-mer (art. 87), 2° le règlement des frais en cas de débarquement volontaire (art. 89), 3° la « conduite » au port Français d'embarquement en cas de débarquement ou de rapatriement dans un autre port français (art. 90). Le caractère

d'ordre public avait d'ailleurs été reconnu depuis longtemps au rapatriement, et on le comprend aisément à une époque où cette mesure était prise dans un intérêt militaire et où le retour au quartier d'inscription était aussi bien une obligation pour l'homme qu'une charge pour l'armateur. Le décret-loi du 4 mars 1852, d'ailleurs abrogé par l'art. 134 C. T. M., déclarait d'ordre public certaines dispositions législatives touchant au rapatriement (1), cette prohibition de dérogation avait été entendue dans le sens le plus général (cf. Rennes 31 mai 1869 D. 1870.2.195, 3^e espèce). Ce texte ne faisait que confirmer la jurisprudence antérieure : d'après un arrêt de la Ch. des Req. du 8 mars 1832 (S. 1832.1.257) les dispositions de l'arrêté de Germinal étaient « d'ordre public et de nécessité, établies dans l'intérêt des armateurs eux-mêmes ». Plus curieusement pour l'époque, un arrêt d'Aix du 10 août 1826, rendu à un moment où le rapatriement du capitaine n'était pas légalement à la charge de l'armement, déclare « que d'après l'équité naturelle, les frais de retour du capitaine au lieu de son départ lui sont dûs par le propriétaire du navire qui a cru devoir le congédier.

Toutefois une « décision » impériale du 22 mars 1862 laissa à la liberté des stipulations entre armateurs et gens de mer le règlement des frais de « conduite », c'est-à-dire du voyage en France nécessaire pour ramener le marin au quartier. Et le décret de 1891, dans le dernier paragraphe de son art. 13 précité, contenait la même dérogation, semblable à celle de l'art. 90 du Code du Travail maritime, déclarant expressément : « il peut être dérogé à ces dispositions dans tous les cas, par des stipulations particulières, insérées dans les conventions conclues entre les armateurs et les marins

(1) Cf. supra, chap. I, p. 21.

ou autres personnes susmentionnées. Ces stipulations sont inscrites sur le rôle d'équipage ». Cette disposition passa pour interprétative du décret de 1852. Ce dernier étant abrogé, il n'y a pas de difficulté de nos jours à admettre la licéité de cette disposition qui a son champ d'application propre : le Code de 1926 permet au marin de renoncer à la « conduite » c'est-à-dire au voyage en France nécessaire pour le ramener au port d'embarquement (1) ; le décret de 1891 permet à l'inscrit embarqué hors de France de renoncer à la conduite jusqu'à son quartier d'inscription, et au non-inscrit d'y renoncer jusqu'au port d'armement.

Mais si l'ordre public empêche de réduire l'étendue de l'obligation au rapatriement, sauf dans les quelques cas que nous venons de préciser, la réglementation légale peut être privée d'objet si des stipulations particulières l'organisent plus largement qu'elle : si le contrat d'engagement a prévu par exemple le débarquement du marin à un certain port, et le rapatriement consécutif, ce dernier, convenu au départ, ne rentre pas dans les prévisions de la loi, qui dès lors est inapplicable (Conseil d'Etat 11 avril 1913. Rev. Autran XXIX. 19, cf. infra chap. III, p. 53 et chap. IV, p. 82). Et des stipulations de rapatriement figurent fréquemment dans les contrats conclus par les grandes compagnies de navigation. Il est un autre genre de convention à signaler, d'importance croissante, ce sont les conventions collectives conclues entre organisations patronales et syndicats de gens de mer. On citera en ce sens le « contrat collectif d'engagement des équipages à bord des chalutiers de grande pêche » conclu le 24 février 1937, comprenant un art. 18 ainsi conçu : « l'armateur paie aux hommes débarqués dans un port autre

(1) Cf. Circulaire Mar. March. 10 janvier 1927. B. O. p. 43.

que celui de l'armement la conduite pour rejoindre leur quartier ou le lieu de leur engagement, au choix du marin ». Le contrat collectif d'engagement à bord des voiliers, toujours pour la grande pêche, dispose également en son art. 18, que « l'armateur paie aux hommes débarqués dans un port autre que le port d'armement la conduite pour rejoindre leur domicile. Celle-ci comprend les frais de transport du marin, l'indemnité de nourriture afférente et les frais de transport des bagages jusqu'à concurrence de 100 kgs ». En ce qui concerne la catégorie beaucoup plus générale des marins du Commerce, une convention collective est intervenue en 1936 entre le Comité central des Armateurs de France et la Fédération nationale des syndicats maritimes (arbitrage Tasso). Ce texte, toujours en vigueur, comporte un art. 17 ainsi conçu : « Le personnel embarqué ne renoncera à la conduite que dans le cas de débarquement volontaire ». Il est difficile de préjuger du développement d'un tel droit corporatif en France. Peut-être verra-t-on ce nouveau facteur faire dévier l'évolution, que nous avons retracée plus haut, du statut maritime vers une internationalisation croissante, et le faire revenir, par la voie de conventions entre organisations françaises animées du souci exclusif d'intérêts français, à un repliement à l'intérieur des frontières qui le ramènerait aux traditions du ^{xvii}^e siècle, moins la préoccupation militaire. Mais nous ne saurions insister sur ces aperçus, qui ne sont pas propres au droit maritime.

CHAPITRE III

Contenu de l'obligation au rapatriement

II. — INTRODUCTION. FRAIS DE TRANSPORT

Nous avons été amenés, dans le chapitre précédent, à définir le voyage de retour, puisque cette question nous était apparue comme inséparable des conditions de nationalité ou d'origine du marin. Il nous faut à présent compléter cette donnée essentielle pour arriver à exposer l'objet entier de l'obligation au rapatriement. Celui-ci est précisé par l'article 88 du Code du Travail maritime ainsi conçu :

« Le rapatriement comprend le transport, le logement et la nourriture du marin rapatrié.

« Il ne comprend pas la fourniture des vêtements. Toutefois le capitaine doit, en cas de nécessité, faire l'avance des frais de vêtements indispensables ».

Après avoir repris rapidement le détail de ces diverses prestations, nous devons nous demander, question que le Code de 1926 laisse dans l'ombre, si elles seront nécessairement faites au marin à titre gratuit, et nous préciserons les autorités, publiques ou privées, chargées d'en assurer le bénéfice au marin, ce qui nous amènera à étudier le régime spécial de versement établi pour le retour des marins malades et blessés.

Le transport est défini par le chapitre précédent, nous n'y revenons pas. Lorsque le marin fera le voyage du retour

par voie de mer, la question du logement et de la nourriture se trouve résolue *ipso facto*. Si au contraire le séjour forcé dans une escale oblige le rapatrié à séjourner à terre, il devra être défrayé de l'hôtel. De même il devra être nourri pendant les trajets parcourus par voie de terre, tant à l'étranger qu'en France (sauf renonciation en ce dernier cas). Mais, au total, les frais devront être les plus réduits possible, et l'art. 7 du Décret de 1891 impose le retour en France « par voie la plus prompte et la plus économique (1), à savoir, sauf exceptions résultant de circonstances spéciales :

« par la voie de mer, de préférence à la voie de terre

« par les bâtiments de l'Etat, de préférence aux navires du commerce

« par les navires du commerce français, de préférence aux navires du commerce étranger ».

A bord des bâtiments de l'Etat, en effet, le prix du transport est gratuit, le passage ne donnant lieu qu'au remboursement de la nourriture « suivant la table à laquelle les rapatriés ont été admis et d'après les tarifs arrêtés par le Ministre de la Marine » (art. 9 D. 1891) ; encore le Ministre peut-il « accorder des dispenses de remboursement aux hommes rapatriés à leurs propres frais » (ibid). Le retour par bâtiments de l'Etat est fréquent pour les marins embarqués sur des bâtiments de pêche à la morue, lesquels sont accompagnés d'un aviso qui ramène les malades.

(1) Il s'agit là de l'application d'un principe général, d'ailleurs tout naturel, dont on retrouve une application dans le décret relatif au passage du personnel de la Marine sur les bâtiments du commerce (7 mai 1907), dont l'art. 6 est ainsi conçu : « A moins de circonstance d'urgence ou de force majeure, on ne doit recourir aux paquebots postaux pour l'embarquement des passagers voyageant aux frais de l'Etat qu'à défaut d'un mode de transport plus économique ».

A bord des bâtiments de commerce français, le prix du passage est tarifé par l'article 11 du décret, modifié par des décrets successifs du 20 août 1920, du 15 juin 1926 et du 27 juin 1931 (1), sauf pour les hommes embarqués sur le navire de retour dans une proportion supérieure à un rapatrié pour cinquante (2) tonneaux de jauge (3). Les rapatriés, avons-nous indiqué, ont droit à bord au logement et à la nourriture « autant que les circonstances et les installations du bord le permettent, conformément aux indications données par le tableau suivant » (art. 12) (4).

Ce n'est qu'à bord des navires de commerce étrangers que le prix du passage ne sera pas, et pour cause, tarifé ; le troisième alinéa de l'art. 9 du décret prévoit que ce prix sera réglé de gré à gré avec le capitaine par l'autorité française.

Les frais de voyage par terre, qu'ils fassent partie du rapatriement *stricto sensu* (art. 10), ou seulement de la conduite à faire en France (art. 14) sont également tarifés, par l'art. 14 du décret, modifié par un décret du 25 janvier 1919 puis par les mêmes décrets ultérieurs que l'art. 11. Il est actuellement ainsi conçu (texte de 1931) : « L'indemnité de route accordée aux gens de mer et autres personnes provenant de l'équipage d'un navire de commerce pour se rendre à leur port d'embarquement est fixée à la somme nécessaire pour gagner ce port par la voie régulière la moins coûteuse. Elle comprend, en outre, le prix du transport des

(1) Cf. infra, Documents annexes, p. 145.

(2) Ou cent : cf. infra, p. 64, n. (1).

(3) Il en est de même pour les « passagers de l'ordre civil qui ne sont pas nourris avec l'équipage », pour lesquels le prix du passage est réglé de gré à gré. (Art. 11).

(4) Cf. infra, Documents annexes, p. 146.

bagages et les frais de nourriture calculés, par vingt quatre heure de route, à raison de 30 fr., 25 fr., 20 fr., 15 fr., suivant que les intéressés sont classés dans la 1^{re}, 2^e, 3^e, ou 4^e des catégories prévues à l'article précédent » (c'est-à-dire à l'art. 11).

Cette tarification légale est la seule qui puisse être imposée à l'armement : même si l'autorité consulaire française ou la personne rapatriée avait payé un prix supérieur, elle ne pourrait répéter contre l'armement débiteur du rapatriement que des sommes correspondant à ce tarif réglementaire : la Cour de Cassation a eu à appliquer ce principe dans un cas où l'administration ayant avancé les frais, considérables, d'un rapatriement effectué par les Messageries et réglées selon le tarif arrêté entre celles-ci et l'Etat, prétendait recouvrer contre les armateurs le prix du passage tel qu'il résultait de la convention passée entre la Compagnie et l'Etat ; la Chambre Civile décida que cette convention (1) ne s'était pas proposée de déroger au tarif du décret (il s'agissait alors de celui de 1860, prédécesseur de celui de 1891) en ce qui regarde les indemnités mises à la charge de l'armement, et que le prix du transport des « rapatriés » visés par la convention « concernait seulement les individus rapatriés aux frais de l'Etat, à l'exclusion de ceux provenant de l'équipage des navires de commerce et rapatriés aux frais de l'armement de ces navires » (Civ. 9 déc. 1879, D. 80.1.124) Ainsi se trouvait condamné un système de la Cour de Rennes (19 avril 1869 D. 1870.2.197, 4^e espèce) selon lequel les consuls ne devraient faire rapatrier les marins par les paque-

(1) Il s'agissait de celle du 20 octobre 1860, annexée à la Loi du 3 juillet 1861.

bots-poste des Messageries qu'au cas d'absolue nécessité (1), mais que, s'ils croyaient devoir le faire, l'armateur devrait rembourser les frais ainsi avancés.

Ce genre de procès relatifs au tarif appliqué est relativement fréquent, et il faut y voir une des sources de la jurisprudence en la matière. C'est ainsi qu'un arrêt du Conseil d'Etat du 11 avril 1913 que nous avons cité dans le chapitre précédent en lui attribuant une portée assez large (cf. *supra* chap. II, p. 51) a décidé que lorsque le rapatriement est dû, non en vertu de la loi, mais en vertu des conventions des parties, c'est le tarif commercial ordinaire qui doit être payé au navire qui rapatrie : l'équipage dont s'agissait avait été engagé uniquement pour conduire un navire de Marseille à Diégo-Suarez, et l'armateur s'était obligé à supporter les frais de rapatriement : dès lors la compagnie qui, sur réquisition de l'administration, avait rapatrié ces marins était « fondée à soutenir qu'elle ne pouvait être tenue de transporter les marins susmentionnés aux prix de tarif réduit prévu par le décret du 22 septembre 1891, et à demander qu'il lui soit alloué des prix de passage calculés d'après le tarif plein ».

Le souci d'économie qui a dicté la limitation des frais de transport apparaît encore lorsqu'il s'agit des vêtements à fournir au marin à rapatrier. Le législateur de 1926, nous l'avons vu plus haut, n'a pas mis cette prestation à la charge de l'armement : il n'a prévu qu'une « avance » faite par le capitaine, de « vêtements indispensables ». Il semble bien ainsi avoir voulu revenir sur la générosité relative du décret de 1891, art. 5, qui offrait aux hommes à rapatrier se trouvant dans le dénuement des vêtements, « strictement néces-

(1) Cf. *supra*, p. 54, n. (1).

saïres », il est vrai, « suivant les saisons, les régions et la durée du voyage, pour leur permettre de regagner leurs foyers », et ce « dans des conditions aussi économiques que possible », mais ces dépenses, si elles n'étaient pas acquittées par l'armement, étaient avancées par l'autorité française pour être ensuite recouvrées « auprès de qui de droit » ; elles suivaient donc le sort des autres frais de rapatriement.

Il faut noter qu'ici encore les prévisions contractuelles peuvent suppléer à la loi : ainsi la convention collective des marins du Commerce de Marseille décide en son art. 14 : « en cas de naufrage ou d'incendie les fournitures d'effets, limitées aux vêtements strictement nécessaires suivant les régions et la durée du voyage pour permettre aux hommes d'effectuer leur retour dans leurs foyers seront assurés aux frais de l'armateur ». Ce n'est guère, en effet, qu'en cas de naufrage ou d'incendie qu'un marin se trouvera démuné de vêtements. Cependant l'art. 258 du Code de Commerce dans sa rédaction de 1885 ne chargeait pas non plus l'armateur de vêtir le marin nécessiteux, et pourtant la jurisprudence reconnaissait à l'administration qui s'en était chargée le droit d'en recouvrer les frais contre l'armateur : il n'y a aucune raison pour elle de changer d'attitude, et il est donc possible actuellement que, par cette voie, l'art. 5 du décret de 1891 puisse encore prévaloir sur les dispositions du Code de 1926. C'est une question que nous retrouverons (1). Enfin, bien qu'aucun texte ne l'ait jamais précisé, il a été admis en jurisprudence que l'obligation, pour un capitaine légalement requis par un Consul, de rapatrier un marin, entraînait celle de transporter le coffre et les effets de celui-ci

(1) Cf. *infra*, Chap. IV, p. 101.

(Tr. Com. du Havre, 11 décembre 1868 Jur. Gén. Dalloz V^e Organisation maritime n^o 422).

Nous avons supposé jusqu'ici que le rapatriement constituait une charge. Il n'en est pas forcément ainsi. Comme nous le verrons (2), mainte loi étrangère précise qu'il n'y a pas à payer de frais de rapatriement si le marin a pu trouver un nouvel engagement sur un navire à destination du port de rapatriement. La loi française ne l'a pas prévu expressément mais il va de soi qu'en droit l'armateur ne peut être redevable de rien envers le marin qui a trouvé à être employé de façon satisfaisante sur toute la durée d'un trajet qui le ramène à bon port. C'est pourquoi les indications du décret de 1891 sur ce point ne peuvent rien avoir d'illégal. L'art. 7 dispose que les hommes « sont embarqués à titre de remplaçants, de passagers gagnant leur passage ou de simples passagers » et réglemente ensuite l'admission de ces hommes à bord, après avoir indiqué que « le premier mode doit être préféré au second, et le second au troisième » (1). L'article 8 du décret, après avoir établi l'obligation pour le navire qui rapatrie de porter les hommes à rapatrier sur le rôle d'équi-

(1) Cf. infra, Chap. V.

(2) « Le capitaine ne peut être obligé de recevoir à son bord des inscrits, à titre de remplaçants, qu'autant que son équipage est réduit aux deux tiers de l'effectif qu'il comptait au départ, non compris le capitaine lui-même et les officiers. Dans ce cas même, il n'est tenu de recevoir des remplaçants que dans la proportion d'un homme sur deux manquants. Les autres vacances existant dans l'équipage sont remplies, s'il y a lieu, par des inscrits à rapatrier, qui gagnent leur passage. Les inscrits embarqués comme remplaçants ou comme passagers gagnant leur passage ne comptent plus dans l'établissement de la proportion d'un homme par cinquante tonneaux fixée par l'article précédent » (ces derniers mots concernent la limitation du nombre d'hommes dont le rapatriement peut être imposé aux navires de commerce).

page, s'occupe de leur salaire sur leur nouveau bord : « les salaires à attribuer à l'homme embarqué comme remplaçant sont débattus et réglés entre le capitaine et lui, sous le contrôle de l'autorité maritime, consulaire ou coloniale. En cas de désaccord persistant entre les parties, ces salaires sont fixés au même taux que ceux de l'homme remplacé. Si l'homme à rapatrier se trouve délaissé par sa faute, les salaires qui lui sont alloués ne peuvent excéder ceux qu'il recevait à bord du navire d'où il provient ». Il va de soi que si l'homme est rapatrié au moyen d'un nouvel engagement les questions de logement, nourriture et habillement devront normalement être résolues par le marin seul : c'est une décharge complète de l'armateur, conforme à l'intérêt général. Dans ce cas il faut considérer que les deux parties sont complètement déliées l'une vis-à-vis de l'autre, au moins en ce qui concerne le rapatriement. Au contraire, lorsque le marin est rapatrié aux frais de l'armateur, les parties se trouvent dans une période post-contractuelle, selon la judicieuse analyse du Tribunal de Leipzig rapportée *supra* dans l'Introduction, et le marin peut être considéré à quelques égards comme au service de l'armateur, par exemple au cas où il tomberait malade au cours du voyage de retour (Trib. Marseille 27 juin 1932 Rec. Marseille. XIII.1.263. Cpr. Cass. Req. 18 octobre 1886. Dalloz 1887.1.433. Voir cependant Cass. 16 juillet 1860 S. 1860.1.839). Au point de vue disciplinaire et pénal, l'art. 1 § 4 du Code du 17 décembre 1926 fait un sort particulier aux rapatriés qui demeurent soumis aux dispositions de la loi pendant la durée de leur nouvel embarquement et jusqu'à leur remise à l'autorité publique.

12. — INTERVENTION DE L'AUTORITÉ PUBLIQUE

Les citations que nous avons faites du décret de 1891 ont mentionné plusieurs fois l'intervention d'agents publics français. Bien qu'il n'y ait rien d'analogue au chap. IV du Titre IV de la Loi de 1926, il n'y a aucune raison de penser que la loi, réglant des rapports juridiques entre particuliers, ait abandonné le système de contrôle traditionnel conservé par le décret ; et d'ailleurs, comme nous le verrons, la loi elle-même, dans le chapitre III, organise le recours à l'autorité française pour le rapatriement des marins malades ou blessés.

Dès le début, le décret de 1891 place le marin expatrié sous la protection de l'Etat, puisque l'article 1^{er} dispose que le rapatriement est effectué « dans le plus bref délai possible, par les soins des commandants des bâtiments de l'Etat, des consuls généraux, consuls, vice-consuls et agents consulaires de France à l'étranger, des gouverneurs et commissaires de l'inscription maritime dans les possessions françaises d'outre-mer ». Cette énumération des autorités compétentes nous paraît devoir être restreinte, et ce par la volonté expresse du législateur de 1926 : on trouve en effet au Code du Travail maritime un article 132, qui restreint pour l'application de la loi, le terme « d'autorité maritime », aux fonctionnaires suivants :

le fonctionnaire chargé, dans la France métropolitaine et en Algérie, du service de l'Inscription maritime

dans les colonies françaises et pays de protectorat, le fonctionnaire chargé de la police de la navigation

dans les rades et ports étrangers, l'autorité consulaire française, « à l'exclusion des agents consulaires ». Nous

estimons que la volonté d'exclure l'intervention des agents consulaires est trop nette pour que, même à défaut de référence du chapitre IV à « l'autorité maritime » telle qu'elle est définie pour l'application du Code du Travail maritime, l'acception ancienne puisse être maintenue.

L'intervention de ces personnages officiels est continue dans le décret, dont nous allons reprendre les dispositions. Elle fait en outre l'objet de mainte circulaire. Par l'article 2 ils sont chargés de veiller « à ce qu'aucun homme faisant partie de l'équipage d'un navire de commerce ne soit débarqué en cours de voyage sans une cause légitime dont l'appréciation leur appartient ». Ils apostillent les débarquements, et leurs motifs, sur les rôles d'équipage du navire d'où le marin débarque et de celui qui le rapatrie. Ils munissent le marin d'un certificat reproduisant les renseignements consignés sur les rôles (Circ. du 22 mars 1880 B. O. p. 605). Enfin « ils n'autorisent le débarquement de gré à gré, conformément à l'art. 18, que si le rapatriement ou le rembarquement immédiat de l'homme est assuré sans le concours des deniers de l'Etat » (l'art. 18 dispose qu'en ce cas la charge du rapatriement est déterminée par les parties). Ces dispositions sont en harmonie avec celles de la loi du 13 décembre 1926, dont le titre V (de la fin du contrat d'engagement) contient un article 95 ainsi conçu :

« Dans les ports métropolitains, le capitaine a le droit de congédier le marin. Hors des ports métropolitains, le capitaine ne peut congédier le marin qu'avec l'autorisation de l'autorité maritime. Dans tous les cas, la cause du congédiement du marin doit être portée au rôle d'équipage ».

En dehors même des rapports juridiques entre le marin et son ancien navire, les fonctionnaires français ont des attributions assez étendues : ils doivent fournir aux marins

des secours divers, notamment vestimentaires (cf. infra chap. IV p. 101), mais sans prodigalité (une Circ. du 28 avril 1853 Recueil p. 173 reproche à certains agents d'avoir fait délivrer des trousseaux complets à des officiers). Ils doivent organiser le retour du marin de la façon la plus prompte possible, et ne pas le retarder, par exemple pour procéder à l'enquête sur les circonstances d'un naufrage (Circ. du 15 nov. 1865 Recueil p. 256). Ils doivent également assurer un embarquement économique (Circ. des 15 fév. 1864, 12 janvier 1869, 28 janvier 1889. La circulaire du 4 sept. 1876 incite à n'employer la voie des paquebots-poste qu'en cas d'absolue nécessité : cf. supra p. 54 ; le consul doit aviser le Ministre des motifs qui l'ont déterminé ; il doit réclamer le consentement écrit du représentant de l'armateur intéressé, pièce qu'il joindra à la réquisition) et même combiner le voyage du retour de façon qu'au total, en tenant compte des frais de séjour à l'étranger et des divers itinéraires possibles le rapatriement soit le moins onéreux possible (cf. par exemple dépêches des 5 sept. 1912 et 20 nov. 1914 relatives à la même affaire : Recueil p. 879 et 995). Enfin ils doivent contrôler la nationalité du marin, en lui assurant le rapatriement au cas de doute (Circ. du 24 juillet 1873 Recueil p. 291).

L'art. 6 du décret du 22 septembre 1891 consacre un droit plus important encore de l'autorité française : celui d'obliger les navires de commerce français à recueillir les expatriés : « l'autorité maritime, coloniale ou consulaire a le droit de requérir les capitaines de navires de commerce de recevoir à leur bord des hommes délaissés ou débarqués d'un bâtiment de l'Etat ou d'un navire de commerce, à

raison d'un homme par cinquante tonneaux de la jauge officielle du navire » (1).

La réglementation, posée par l'art. 7, du nombre des remplaçants à admettre à bord, que nous avons rencontrée plus haut, n'est qu'une autre limitation de ce droit de réquisitionner des passagers ou des emplois sur un navire donné. Elle a encore été considérée comme trop large en ce qui concerne les navires de grande pêche, où les locaux affectés au logement d'un équipage, d'ailleurs nombreux, sont réduits au strict nécessaire ; pour ces navires la jauge servant de base au calcul doit être la jauge brute (Dépêche et Circulaire du 27 août 1924 B. O. 1924 p. 738). Nous avons vu également que l'autorité maritime surveillait la fixation du nouveau salaire de l'homme engagé sur le navire de retour (art. 8). Elle pourra également ordonner, au cas d'urgence, que la proportion de rapatriés pour cinquante (2) tonneaux soit dépassée (art. 9). C'est elle-même qui règle le prix du passage à bord des navires de commerce étrangers (eod. loc.). De façon plus générale, c'est elle qui fixe le prix du passage lorsque celui-ci est déterminé par les tarifs dont nous avons parlé plus haut. Les représentants des compagnies de navigation ne sont d'ailleurs pas admis à contester, même sur ce point, les termes des réquisitions : ils doivent toujours exécuter le transport dans les conditions requises

(1) « Elle a également le droit, mais seulement dans la limite d'un homme par cent tonneaux, d'imposer aux capitaines des navires de commerce l'obligation de recevoir à leur bord, pour les rapatrier, des passagers de l'ordre civil, pourvu toutefois qu'il n'ait pas encore été usé, à l'égard de ces capitaines, de la faculté ouverte par le § précédent.

« Les réquisitions sont délivrées par écrit et mentionnent les noms, prénoms et qualités des hommes à rapatrier ».

(2) Ou cent : cf. n. précédente.

(Circ. du 4 nov. 1895 B. O. p. 747). Enfin la réquisition doit comporter toutes les mentions nécessaires : la catégorie du passager, le lieu de rapatriement, les nom, prénoms, grade et fonctions du rapatrié, s'il est inscrit ou « attaché », de quel navire il provient (nom, port et n° d'armement, armateur), et quelle était la puissance nominale des machines s'il s'agit d'un mécanicien ; si le versement forfaitaire a été fait, et dans l'affirmative toutes précisions à ce sujet ; si le rapatrié a ou n'a pas renoncé à la conduite.

Les frais de transport sur les navires à bord desquels le rapatriement aura ainsi été effectué, soit à la suite d'une réquisition, soit à l'amiable, seront payés, si le marin lui-même, ou le capitaine à l'acquit de l'armateur, ne s'en charge pas, par le trésor public, à charge de recouvrer ensuite ces frais s'ils ne doivent pas lui incomber en définitive. Les deux derniers alinéas de l'art. 9 posent en effet que le capitaine français est payé à destination « par les soins de l'administration de la Marine du port où il aborde, sur le vu de son rôle d'équipage ». De même le capitaine étranger est payé sur le vu du contrat de passage qui a été rédigé en double exemplaire dont l'un est resté entre les mains de « l'autorité maritime », mais il a, lui, le droit d'exiger le paiement d'avance du prix du passage, « soit par acompte, soit en totalité ».

Il faut ajouter que l'obligation, pour les capitaines des navires, de déférer à la réquisition de l'autorité maritime, est sanctionnée par une amende de 100 à 2.000 francs, au moins lorsqu'il s'agit de rapatrier des Français (art. 65 du Code Disciplinaire et Pénal du 17 déc. 1926).

13. — *RAPATRIEMENT DES MARINS MALADES
OU BLESSÉS*

Ces pouvoirs qui appartiennent au représentant de l'autorité française ont amené le législateur depuis fort longtemps (1) à lui confier spécialement le soin des marins malades ou blessés, et à décharger en ce cas l'armateur de l'organisation du séjour du marin à terre et du rapatriement, sinon du paiement des frais. Nous verrons dans le chapitre suivant que, conformément au principe énoncé par l'art. 87 du Code du Travail maritime, le rapatriement du marin blessé au service du navire ou tombé malade pendant le cours de son embarquement est à la charge du navire, sauf une exception que nous étudierons ensuite (2). Cette obligation est sanctionnée pénalement : l'art. 67 du Code disciplinaire et pénal frappe d'une amende de 50 à 1.000 francs le capitaine qui débarque un marin malade ou blessé dans un port où n'existe pas d'autorité française, sans lui procurer les moyens d'assurer traitement et rapatriement ; à la peine d'amende peut être substitué ou ajouté un emprisonnement de 6 mois à 2 ans.

Il est toutefois une grave réserve à apporter à la généralité de ce principe ; l'armateur ne semble tenu d'apporter aucun soin au marin étranger malade ou blessé ; celui-ci, en dehors de la forme particulière de retour prévue pour lui par l'art. 119 § 2 et que nous avons rencontrée plus haut (3), est exclu expressément du bénéfice de l'art. 87 du Code, et des art. 79, 83 et 84 visant l'obligation de l'arma-

(1) Cf. art. 3 du règlement de 1743, de l'arrêté de Germinal an XII, du décret de 1860.

(2) Cf. *infra*, p. 75.

(3) Cf. *supra*, chap. II, p. 40.

teur aux soins et au salaire. Nous verrons toutefois plus loin s'il est possible d'abandonner sans soins le marin étranger (1).

La particularité du rapatriement dans le cas de maladie ou de blessure du marin, en dehors de l'obligation de l'armateur aux soins et aux salaires pendant une durée de quatre mois que nous n'avons pas à étudier ici, consiste, avons-nous dit, dans la faculté pour le capitaine, représentant en cela l'armateur, de laisser le marin à la charge de l'autorité française, et de mettre ainsi l'armateur à l'abri de toute poursuite ultérieure par le versement définitif d'une certaine somme d'argent. C'est le but de l'art. 85 du Code, ainsi conçu après sa modification par un décret-loi du 30 juin 1934 : « L'armateur peut se libérer de tous soins et, si le marin a été débarqué hors de France, des frais de rapatriement prévus aux art. 86 (2) et 88 ci-après, en versant une somme forfaitaire entre les mains de l'autorité maritime, au moment où le marin a été laissé à terre ».

« Les conditions dans lesquelles ce versement pourra être effectué, ainsi que les tarifs servant à en déterminer le montant, seront arrêtés par un règlement d'administration publique qui précisera, en outre, les attributions et les pouvoirs de contrôle de l'autorité maritime substituée à l'armateur par ce versement ».

« Avis du délaissement forfaitaire effectué par l'armateur est donné au marin par l'autorité maritime ».

Sur ce point le Code de 1926 a ôté tout intérêt au décret de 1891, dont l'art. 4 ne prévoyait rien de plus qui soit

(1) Cf. infra, pp. 76 et 77.

(2) Nous nous demandons si cette référence n'est pas une inadvertance législative. Le chiffre de 87 serait plus indiqué.

encore en vigueur : car si ce texte, comme ses prédécesseurs, permettait dans sa rédaction primitive au capitaine de se libérer, non seulement par le délaissement d'une somme forfaitaire, mais aussi bien en fournissant une « caution solvable », cette dernière faculté lui fut enlevée par le décret du 24 décembre 1896 modifiant cet article 4. Il n'y a donc pas ici à tenir compte du décret qui permet il est vrai au ministre de poursuivre le recouvrement des frais au cas où le versement n'aura pas été effectué, mais une telle disposition dépasse l'autorité d'un texte réglementaire (cf. infra chap. IV, p. 101.

Le règlement d'administration publique que l'art. 85 de la loi du 13 décembre 1926 laissait prévoir est intervenu le 31 décembre 1935 (1). On y trouve, dans l'art. 1, une définition de l'autorité compétente plus large que celle fixée par la loi de 1936 (supra p. 61) puisqu'on y retrouve les agents consulaires que celle-ci avait exclus ; il faut cependant bien admettre que le texte réglementaire n'a pu déroger aux prévisions expresses de la loi ; mais, en réalité, on n'aperçoit pas, au point de vue des rapports entre armateur et marin, la conséquence de la prohibition légale : de toute façon il ne sera pas question de revenir sur le rapatriement du marin effectué irrégulièrement par les soins d'un simple agent consulaire : la *restitutio in integrum* n'est pas concevable en la matière.

La procédure débute par une déclaration de l'armateur ou de son représentant faite dans les trois jours à l'autorité française du port où le capitaine aura fait débarquer le marin, déclaration accompagnée de l'engagement écrit d'acquitter le montant du forfait tel qu'il est calculé par

(1) J. O. du 30 janvier 1936.

l'autorité compétente (art. 1). Celle-ci établit le diagnostic et le forfait pour notifier ces deux renseignements à l'armateur ou à son représentant (art. 2). Le forfait est déterminé par application des règles fixées par l'art. 3. On le calcule en appliquant, à la durée moyenne du traitement fixée par un tableau A annexé au décret, des taux de séjour à l'hôpital fixés par un tableau B (1^{re} partie pour la France, 2^e partie hors de la métropole). On trouvera ces tableaux, tels qu'ils résultent du décret de 1935, annexés à la présente étude (1). Mais quelques réserves ont été apportées par des dispositions postérieures. Sous l'empire de l'art. 85 du Code de 1926 le rapatriement avec faculté de délaissement forfaitaire n'était dû qu'en cas de débarquement hors de France : il n'y avait donc pas de délaissement pour la « conduite » ; aussi le décret de 1935 ne comportait, au cas de délaissement en France (ou d'Algérie si le marin était domicilié en Algérie), que le versement forfaitaire des frais de traitement et de séjour à l'hôpital. Mais un décret-loi du 17 juin 1938 (2) est venu retirer à l'armateur même cette faculté de se libérer des soins « lorsque le marin accidenté ou malade est débarqué en France ou en Algérie » (art. 3 § 5). Le décret de 1935 ne s'applique donc plus qu'en cas de débarquement hors de la métropole ou de l'Algérie, ou au débarquement en Algérie d'un marin domicilié en France, et, croyons-nous, réciproquement ; en ce cas, il faut ajouter, au produit de la durée du traitement par le taux dû séjour dans les ports énumérés par le tableau B II, les frais de rapatriement de ces ports en France, également fixés forfaitairement par le même tableau. Dans tous les cas il est ajouté au montant

(1) V. infra, Documents annexes, pp. 148, 151 et 152.

(2) D. 1938.4.381.

du forfait ainsi calculé une majoration de 5 % pour frais occasionnés au Trésor (1).

Les tableaux A et B servant de base au calcul ne sont pas non plus demeurés ce qu'ils étaient en 1935. Le décret-loi précité, dans son même article 3, avait stipulé que les soins cessaient d'être dus au marin quatre mois après son débarquement, mais que toutefois, en cas de débarquement hors de France, les soins restaient dûs jusqu'au rapatriement (« s'il y a lieu au-delà du délai de quatre mois prévu ci-dessus » : art. 3 § 2). Un décret du 31 décembre 1938 (2) en tira la conséquence qu'il était logique de réduire à 120 jours la durée moyenne de toutes les maladies et interventions chirurgicales : il a donc déclaré (art. 1^{er}) : « à compter du 1^{er} janvier 1939, la durée moyenne présumée des soins pour les maladies et interventions chirurgicales fixées dans le tableau A annexé au décret du 31 décembre 1935 est réduite à 120 jours pour celles desdites maladies et interventions comportant audit tableau une durée supérieure ».

Quant aux tarifs fixés par le tableau B, les autorités maritimes, coloniales, ou consulaires ont reçu par un décret du 11 février 1938 (3) prorogé jusqu'au 31 décembre 1940 par l'art. 2 au décret précité du 31 décembre 1938, la faculté de leur appliquer des taux de majoration « tenant compte de l'élévation des dépenses à prévoir pour le traitement, l'entretien et le rapatriement », et arrêtés pour six mois. Le modèle de l'arrêté à prendre en ce cas par l'autorité compé-

(1) Il résulte de plus d'une circulaire du 9 mars 1908 (B. O. Mar. March. 1908, p. 360) que les frais de conduite restent en toute hypothèse à la charge de l'armateur. Mais cette disposition est d'une légalité discutable.

(2) J. O. du 19 janvier 1939.

(3) J. O. du 22 février 1938.

tente a été fourni par une circulaire du 5 mars 1938 (1). Cet arrêté doit, en ce qui concerne la métropole (tableau B I) être pris par le Ministre : il en est déjà intervenu deux fois, les 16 mars et 29 juin 1938 (2).

Il résulte de ces dispositions que le décompte forfaitaire dressé par l'administration doit comprendre l'indication des majorations (3). Le décret du 11 février 1938 prévoit que l'armateur a, dans un délai de trois mois, la faculté de se pourvoir contre le taux de majoration, auprès du Ministre chargé de la Marine Marchande, sauf recours au Conseil d'Etat. « Cette faculté est naturellement ouverte au capitaine du navire, représentant légal de l'armateur » (Circ. du 5 mars 1938 précitée).

Une circulaire du 31 janvier 1936 (4) a prévu que les chiffres des tableaux A et B puissent ne pas s'appliquer avec exactitude. Au cas de maladie ne figurant pas au tableau A, le médecin procédera par analogie. Lorsque le diagnostic ne pourra être établi immédiatement de façon précise, on

(1) B. O. Mar. March. p. 78. Cf. infra documents annexes.

(2) Ce dernier au J. O. du 1^{er} juillet 1938, modifiant le tableau B 1 par les coefficients de majoration suivants :

<i>Ports</i>	<i>Nature du traitement</i>	<i>Taux de majoration</i>			
		<i>1^{re} catég. p. 100</i>	<i>2^e catég. p. 100</i>	<i>3^e catég. p. 100</i>	<i>4^e catég. p. 100</i>
Mer du Nord..	Médical	35	35	35	35
Manche, Océan	Chirurgical	35	35	35	35
	Médical	10	14	10	15
Méditerranée...	Chirurgical	10	15	10	15

(3) Voir modèle de décompte aux documents annexes.

(4) B. O. p. 52.

procédera néanmoins au délaissement, avec déclaration écrite du capitaine, et le montant de la somme, calculé dès le diagnostic établi, sera ensuite réclamé au capitaine ou à l'armateur.

Dans le cas normal, la notification du diagnostic, et par suite du décompte exact, est faite par l'autorité compétente. Elle a pour effet d'ouvrir un délai de trois jours à l'armateur ou à son représentant pour effectuer le versement.

Les modalités de ce versement sont fixées par un arrêté ministériel du 10 août 1937 (1), de la façon suivante :

en France et en Algérie, l'autorité maritime adresse 1° au comptable chargé d'effectuer l'encaissement, un ordre de versement, contenant les indications nécessaires sur le marin, le navire, et le décompte du versement 2° à l'armateur ou à son représentant une copie conforme de cet ordre ;

à l'étranger et aux colonies autres que l'Algérie, dans les pays de protectorat et les territoires sous mandat, les modalités seront les mêmes si le versement peut être effectué localement à une caisse du Trésor, sinon il sera effectué sous forme de remise contre reçu par le représentant de l'armateur (capitaine ou consignataire du navire) à l'autorité française, d'une lettre de change sur l'armateur ou d'un chèque payable à Paris sur une banque ou un établissement de crédit, l'un ou l'autre à l'ordre du caissier payeur central du Trésor Public, à Paris, payable à vue ou, au plus, à 8 jours de vue (art. 1). Les frais de ces effets sont à la charge de l'armateur (art. 2). L'autorité française enverra au Ministère de la Marine Marchande, le jour même de la remise, les valeurs ou récépissés, avec une lettre donnant toutes les précisions utiles. Si le forfait n'a pu être acquitté avant le

(1) J. O. des 23, 24 août 1937.

départ du navire, le motif devra en être indiqué dans cette lettre, à laquelle devra être jointe alors la déclaration souscrite par l'armement conformément à l'art. 1 du décret de 1935 (art. 3).

Lorsque l'ordre de versement dont il est parlé plus haut est parvenu à l'armateur ou au représentant de ce dernier, celui-ci aura l'obligation de s'acquitter dans les trois jours (1) ; faute par lui d'avoir payé, le comptable au bout de ce délai retournera l'ordre de versement à l'autorité maritime qui, déchargeant le comptable par un certificat de réduction, transmettra le dossier au Ministère de la Marine Marchande qui délivrera un état exécutoire (art. 54 de la loi du 13 avril 1898) notifié à l'agence judiciaire du Trésor public, aux fins de recouvrement (art. 13 de la loi du 29 juin 1852) (art. 4).

Les effets de ce versement, indiqués par l'art. 85 du Code Maritime, sont précisés par l'art. 5 du décret de 1935 :

« Moyennant le versement prévu par l'article précédent, les frais de traitement et, le cas échéant, les frais de rapatriement ainsi que, s'il y a lieu, les frais funéraires, sont supportés, quel qu'en soit le montant, par le budget de l'administration de la Marine Marchande, sans recours contre l'armateur. Ce dernier ne peut réciproquement exercer aucun recours contre l'administration, même si le chiffre des dépenses effectives est demeuré inférieur à celui du versement ». Ce texte est assez clair pour se passer de commentaire. Il ne prévoit qu'une exception en cas de tuberculose pulmonaire déclarée, non constatée lors du délaissement : en ce cas l'armateur complètera la somme pour atteindre celle à fixer par application du tarif prévu pour la tubercu-

(1) Non compris dimanches et jours fériés.

lose. Il va de soi que « tant que l'Administration n'a pas fait connaître sa décision sur le montant de la somme à lui verser et que l'armateur n'en a pas effectué le versement, le contrat constituant le forfait prévu par la loi ne saurait avoir une existence juridique et l'armateur demeure tenu, jusqu'à la conclusion de ce contrat, des obligations mises à sa charge par le Code du Travail maritime » (Trib. Civ. des Bouches-du-Rhône, 2 avril 1930. Dor. sup. IX. 274).

Il est intéressant de constater, au point de vue technique, l'espèce de subrogation à l'armateur de la Marine qui, assumant les risques du traitement, acquiert un contrôle sur le marin : aux termes de l'art. 6 du décret de 1935 celui-ci, s'il est soigné chez lui ou dans un établissement non public, devra pour bénéficier des prescriptions de la loi se prêter au contrôle du médecin de l'administration, de même que d'après l'art. 82 de la loi de 1926, s'il est débarqué en France et demeure donc à la charge de l'armateur, ce dernier peut désigner un médecin pour le renseigner sur l'état du marin. Le décret-loi du 30 juin 1934 déclare d'ailleurs expressément que l'autorité maritime est « substituée à l'armateur » par ce versement. Une autre conséquence est que l'autorité compétente pour statuer sur les litiges pouvant survenir entre le marin et l'Etat ainsi substitué à l'armateur est, conformément à l'art. 130 du Code du Travail maritime, le juge de paix : la juridiction administrative est incompétente (Conseil d'Etat 24 juillet 1931. Dor. sup. IX. 397 et 22 décembre 1932 Dalloz Hebd. Som. p. 22).

A tous autres égards la situation du personnel rapatrié est la même qu'au cas général : il est classé dans les quatre premières catégories de passagers prévues à l'art. 11 du

décret de 1891 (cf. supra p. 55). Les marins doivent être munis d'une pièce donnant toutes indications utiles sur le versement, la nature de la maladie ou de la blessure, et la date du débarquement. Des circulaires ont disposé que les versements forfaitaires devaient être signalés aux quartiers d'inscription maritime des intéressés, dans les plus brefs délais (1^{er} mars et 27 décembre 1930, B. O. Mar. March. pp. 171, 189, 534).

Nous avons annoncé plus haut (1) qu'au cas de maladie ou de blessure du marin il existait une exception à l'obligation de rapatriement de l'armateur, et à la possibilité de délaissement forfaitaire. C'est le cas, prévu par l'art. 86 du Code du Travail Maritime, où « la maladie ou la blessure a été déterminée par un fait intentionnel ou par une faute inexcusable du marin ». Le capitaine n'est alors tenu qu'à faire donner au marin tous les soins nécessaires jusqu'au débarquement et à le confier « aux mains d'une autorité française ». En ce cas c'est l'autorité française qui devra faire l'avance des frais de rapatriement, quitte à les recouvrer ensuite contre le marin, qui en est seul débiteur. Il peut arriver toutefois qu'il « n'existe pas d'autorité française dans le lieu où le marin a été mis à terre », en ce cas, comme il faut tout de même rapatrier le marin, quelque coupable qu'il soit, le traitement et le rapatriement retomberont à la charge du capitaine, agissant pour le compte de l'armateur : mais le recours ultérieur de ce dernier contre le marin est expressément prévu par l'art. 86 § 2. Nous reviendrons dans le chapitre suivant sur ces incidences du fardeau du rapatriement. Mais il est un dernier point à signaler dans ce cas de marins lourdement responsables de la maladie ou de

(1) Cf. p. 66.

la blessure qui nécessite leur rapatriement : nous avons vu que les marins étrangers étaient privés du bénéfice du rapatriement avec délaissement forfaitaire (1). Est-ce à dire que dans le cas de l'art. 86, ils seront privés de tout secours ? C'est ce qu'a pensé M. Ripert qui, en s'occupant des frais de traitement et de pansement (Droit Maritime, Tome I, n° 586 bis, p. 664) s'exprime ainsi : « La loi n'a même pas prescrit pour ces marins les mesures d'humanité qu'elle a prévues pour les marins blessés par leur faute. Il serait indispensable d'avoir sur ce point une convention internationale ». Ce dernier vœu devait être rempli (cf. infra chap. VI). Mais la première de ces propositions était-elle une conséquence nécessaire de la lettre des textes ? Nous ne le pensons pas : l'art. 119 § 1, pour exclure les marins étrangers du bénéfice du traitement et du rapatriement, ne mentionne que les obligations « prévues par les art. 79, 83, 84, 87 ci-dessus ». Or, si l'inapplicabilité de l'art. 87 prévoyant le rapatriement tel qu'il existe pour les Français entraîne celle de l'art. 85 prévoyant le délaissement forfaitaire, nous savons que l'art. 119 § 2 prévoit une forme spéciale de voyage de retour pour les étrangers. Et si l'on remarque que l'art. 119 § 1 n'exclut pas l'application de l'art. 86 (lequel n'est pas entraîné par le sort des art. 79, 83, 84, puisqu'au contraire il vise un cas où ils ne sont pas applicables) on peut se demander si les « soins nécessaires jusqu'à ce que le marin soit mis à terre », et « les mesures utiles pour assurer le traitement et le rapatriement du marin » ne peuvent être accordées au marin étranger : pour le marin français l'art. 86 accorde, en cas de dol ou de faute lourde, un succédané du rapatriement.

(1) Cf. p. 66.

ment de l'art. 87. Nous serions portés à admettre que pour le marin étranger également fautif l'art. 86 apporte de même un succédané de la forme de rapatriement prévue par l'art. 119 § 2. La vraisemblance formelle de cet argument de texte emporte notre conviction que le législateur, s'il avait entendu retirer au marin étranger le bénéfice de cette mesure d'humanité, l'aurait fait en termes plus nets. Le rapatriement tel que nous avons essayé d'en dégager les divers traits nous a paru avoir une portée trop générale pour qu'en cas de doute l'interprète puisse faire pencher la balance vers le sens restrictif.

CHAPITRE IV

Charge du rapatriement

14. — *A QUI INCOMBE EN DEFINITIVE LE RAPATRIEMENT*

Dans les chapitres qui précèdent, nous avons présenté le rapatriement comme une obligation pesant sur l'armement : il n'y avait là qu'une approximation destinée à ne pas alourdir prématurément notre exposé. Il importe à présent de dégager, des cas où le rapatriement est dû par l'armateur, ceux où il est dû par l'Etat ou laissé à la charge du marin lui-même.

Sur ces points le Code du 13 décembre 1926 n'a rien à envier, en fait de précision, au décret de 1891. Le principe est le rapatriement à la charge de l'armement : l'art. 87 § 1^{er} est en effet ainsi conçu : « Sauf les exceptions prévues à l'art. 89 ci-après, le marin débarqué ou délaissé en fin de contrat, hors d'un port métropolitain, doit être rapatrié aux frais du navire ». Cette disposition est tellement générale que le chapitre III du Titre IV, (art. 79 à 86) qui traite des maladies et blessures des marins, n'indique même pas expressément que le rapatriement est dû, en principe, dans ces cas, par le navire.

Les exceptions sont énumérées par l'article 89, lequel renvoie, pour le cas de maladie ou de blessure, à l'art. 86. Ce dernier déclare que les dispositions du chapitre III « ne

sont pas applicables si la maladie ou la blessure a été déterminée par un fait intentionnel ou par une faute inexcusable du marin ». Nous avons vu dans le chapitre précédent qu'en ce cas le capitaine, à défaut d'autorité française, était cependant tenu d'assurer au marin français traitement et rapatriement, sauf recours ultérieur contre le rapatrié. C'est donc ce dernier qui doit, en théorie, supporter finalement les frais de son voyage de retour. Ce recours paraît passablement illusoire, dirigé qu'il est contre un salarié généralement d'autant plus insolvable que, dans les cas de l'art. 86, il cesse d'avoir droit au salaire depuis le jour où il a dû cesser son travail, et n'a droit qu'à la nourriture du bord jusqu'à son débarquement : il n'en résulte pas moins qu'il y a là une première exception au principe que le rapatriement est une charge de l'armement.

Une exception du même genre est prévue au cas de débarquement pour raison disciplinaire (art. 89 § 2). Sur ce point le décret de 1891 avait conservé un système qu'on trouve déjà dans l'arrêté de l'an XII (art. 2) et qui donnait aux autorités françaises un pouvoir de décision qui ne serait plus en harmonie avec leur rôle actuel : l'art. 19 leur imposait en effet, lorsque le débarquement résultait de motifs d'ordre public ou de discipline, d'en constater les causes dans un procès verbal « en vue de fixer la responsabilité de la partie qui doit supporter les frais du rapatriement... Si les frais de rapatriement leur paraissent devoir être mis à la charge de l'homme débarqué, ils sont prélevés sur les salaires de celui-ci. Dans le cas contraire, et si le capitaine ne consent pas à pourvoir aux frais du rapatriement, lesdits frais sont avancés par le Trésor public, sauf poursuites ultérieures contre le propriétaire du navire ». Ces dispositions, qui donnaient à des administrateurs fran-

çais un véritable rôle judiciaire, remontent évidemment à l'époque où ces fonctionnaires avaient le droit d'ordonner le débarquement du marin s'ils le jugeaient nécessaire (arrêté de l'an XII, art. 2) pour des raisons d'ordre public : cette emprise sur les rapports entre le navire et le marin expliquait, sans d'ailleurs le justifier, le pouvoir de répartir la charge du rapatriement ainsi imposé pour des raisons de police excluant la responsabilité pécuniaire de l'Etat. Les termes de la loi de 1926 nous paraissent exclure la survivance de ce système.

Il existe, il est vrai, deux cas où le rapatriement est ainsi imposé par l'Etat : mais alors ce dernier en conserve la charge ; et ce sont les deux dernières exceptions au principe de l'art. 87 : « sont à la charge de l'Etat les frais de rapatriement du marin débarqué pour passer en jugement et pour subir une peine ». L'art. 20 du décret de 1891, qui prévoit les mêmes cas, y ajoute le rapatriement des « individus provenant de l'équipage d'un bâtiment de l'Etat ». Nous avons vu (1) que la loi de 1926 ne s'occupait pas de ce cas, ce qui ne signifie nullement qu'elle ait voulu l'exclure : il demeure seulement l'objet d'une réglementation particulière. Par contre il y a lieu de considérer comme désuète la mention, par le même article 20, des « déserteurs des navires du commerce » : le délit de désertion a disparu en effet avec le Code disciplinaire et pénal de la Marine Marchande du 17 décembre 1926.

Il faut compléter ces dispositions par celles de ce dernier code, qui contient quelques précisions sur le rapatriement des prévenus. Au cas d'infraction commise à bord (art. 30), l'administrateur de l'Inscription maritime du

(1) Cf. *supra*, Chap. II, pp. 46 et 47.

premier port où le bâtiment fait escale a été saisi de la plainte et des pièces de l'enquête préliminaire par le capitaine (art. 29) ; c'est lui qui a compétence pour « débarquer administrativement » le prévenu si le navire ne doit pas prochainement aborder dans un port français (art. 30 § 3), auquel cas il prend, « aussitôt que possible, les mesures nécessaires pour assurer son rapatriement dans un port français à bord d'un bâtiment de guerre ou d'un navire de commerce, soit en qualité de marin gagnant son passage, soit comme passager, soit en état d'incarcération. Toutefois, si l'administrateur de l'inscription maritime n'est pas en mesure de prendre à terre les mesures de coercition nécessaires, il faut prononcer l'incarcération provisoire du prévenu sur le navire où il était embarqué, en ordonnant qu'il sera statué à nouveau dans un prochain port ». Mais si la répression de l'infraction ne semble pas urgente, le dossier sera simplement transmis au département de la Marine Marchande, ou même l'affaire se terminera par l'application d'une peine disciplinaire (art. 30 § 4 et 5).

Au cas général de prévention l'art. 31 du Code disciplinaire et pénal consacre le droit de réquisition au profit de l'autorité consulaire ou, à défaut, du commandant d'un bâtiment de guerre, sur les bâtiments français à destination d'un port français, pour le passage et la nourriture de tout prévenu de crime ou de délit, avec le dossier de la procédure sous pli scellé, le tout si les aménagements du navire le permettent. Mais il ne faudrait pas croire, d'après l'art. 87 du Code du Travail, que les frais ainsi exposés par l'Etat dussent rester à la charge de ce dernier : l'art. 32 du Code Disciplinaire précise au contraire que si ces frais sont remboursés par l'Etat conformément aux tarifs

établis par les règlements en vigueur (sauf au cas de rapatriement par le navire auquel appartenait le prévenu); il n'en est ainsi que « sauf recours contre le condamné ». Bien que les textes ne le disent pas expressément il semble difficile de laisser à l'Etat la charge du condamné rapatrié pour purger sa peine ; les frais du rapatriement ne restent donc à la charge de l'Etat que s'il s'agit d'un prévenu acquitté par la suite.

Une circulaire du 15 mars 1924 (1) a apporté une précision intéressante concernant les cas où le rapatriement des marins délinquants demeure dans le cadre du droit maritime : elle illustre bien la différence entre le rapatriement de droit commun et le rapatriement spécial aux gens de mer, qui fait l'objet de la présente étude. Ce texte s'exprime ainsi : « il arrive assez fréquemment que les autorités coloniales ou consulaires font application des dispositions dudit article 20 à des marins qui, après avoir été appréhendés par la police locale pour avoir commis à terre un crime ou un délit absolument étranger à leur qualité de marin, ont été condamnés par la juridiction ordinaire du pays, et ont purgé, sur les lieux mêmes, leur peine d'emprisonnement ». Dans ce cas, en effet, le navire n'était pas intéressé et les frais de rapatriement de ces marins, « à leur sortie de prison, n'auraient donc pas dû être imputés au budget de la Marine Marchande, et l'autorité coloniale ou consulaire intéressée n'avait pas à faire jouer, en leur faveur, la procédure de réquisition prévue par l'art. 6 du Décret précité du 22 sept. 1891 ». Il s'agit en effet, de rapatriement, non plus de marins, mais de condamnés de droit commun : dès lors, s'ils se trouvent,

(1) B. O. Mar. March. p. 220.

comme c'est le cas général, dénués de ressources à leur sortie de prison, les autorités consulaires ou coloniales les traiteront « suivant les règles ordinaires prévues pour les Français indigents à l'étranger. Sans doute elles peuvent tenir compte de la spécialité professionnelle de ces individus pour s'efforcer de les ramener en France, sur un navire, comme gagnant leur passage... mais, si elles n'y réussissent pas, elles doivent les considérer comme des indigents ordinaires et n'ont à faire état ni de leur qualité d'inscrits maritimes ni du fait qu'ils sont arrivés dans le port comme faisant partie du personnel d'un navire, la condamnation dont ils ont été l'objet dans l'intervalle ayant complètement modifié leur situation au regard des règles relatives au rapatriement en France ».

Les dispositions légales relatives au rapatriement des prévenus sont sanctionnées pénalement par une amende de 100 à 2.000 francs (art. 64 du Code disciplinaire et pénal) contre le capitaine qui refuse de déférer à la réquisition.

Enfin, par une application de principe de la liberté contractuelle, l'art. 89 § 1 déclare que « les frais de rapatriement du marin débarqué en cours de route, après résiliation de l'engagement, par volonté commune des parties, sont réglés par les conventions des parties ». C'était déjà la solution du Décret de 1891 (art. 18). Le rapatriement amiable a pourtant donné lieu à un certain nombre de décisions judiciaires. Il a fallu préciser que le caractère contractuel de ce voyage de retour excluait l'application du régime légal du rapatriement, conformément au principe que nous avons exposé plus haut (1) ; faisant état de l'art.

(1) Cf. Chap. II, p. 51.

2 du décret qui interdit aux consuls d'autoriser le débarquement de gré à gré si le rembarquement de l'homme n'est pas assuré sans le concours des deniers de l'Etat, le Conseil d'Etat a décidé par un arrêt du 5 août 1908 (1) « que les marins qui débarquent de leur plein gré en pays étranger ou dans les colonies françaises n'ont pas droit au rapatriement aux frais de l'Etat, et qu'en tout cas l'Etat ne peut exiger de l'armateur qui effectue leur rapatriement le bénéfice du tarif réduit prévu par le Décret du 22 septembre 1891 ». Il a ensuite assimilé au débarquement de gré à gré celui résultant de la vente du navire à l'étranger : arrêt du 4 avril 1919 (2). La Cour de Cassation a décidé d'autre part que si le débarquement, voulu par les marins, n'est accordé par l'armateur que contre le gré de ce dernier, il reste alors à la charge des marins ; ceux-ci en l'espèce avaient refusé de poursuivre le voyage, et imposé leur propre débarquement : « ils n'avaient pas, à vrai dire, été débarqués, mais ils débarquèrent contre le gré du commandant » ; la Chambre Civile décida qu' « aucun texte de loi n'existe qui, en cette occurrence, met à la charge de l'armement une obligation de rapatriement à raison d'un événement qui s'est produit en dehors de sa volonté et contre sa volonté » (3).

Nous avons achevé d'envisager avec cette dernière hypothèse, tous les cas où l'armement est soulagé de la charge du rapatriement. Pour être complet, nous devons rappeler le principe de la liberté laissée aux parties, dans tous les cas, en ce qui concerne les frais de conduite

(1) D. 1910.3.47 Cpr. Conseil d'Etat 3 Déc. 1897, D. 99.3.31.

(2) Recueil des lois, etc., p. 1089.

(3) Civ. 29 janvier 1936. Dor suppl. XIV.152.

(cf. *supra* chap. II, p. 50). Nous n'insisterons pas sur le § 2 de l'art. 16 du Décret de 1891 : ce texte, qui n'aurait pas de valeur légale s'il n'était un simple rappel des règles de la matière, précise que, dans le cas d'armement à la part ou au fret, les parts de l'équipage, considérées comme salaires, sont indemnes des frais de rapatriement ; il ne saurait être question en effet d'entamer cette rémunération du marin lorsque le voyage de retour est aux frais de l'armement, ce qui peut arriver quel que soit le mode de rémunération de l'équipage.

L'armateur est donc débiteur du rapatriement dans presque tous les cas où la responsabilité du marin n'est pas engagée. Il en est ainsi aussi bien si le débarquement est causé par un cas de force majeure (nauffrage, échouement, innavigabilité, maladie ou blessure du marin) ou s'il a pu être prévu par le marin (expiration de l'engagement à l'étranger) que s'il est imputable à l'armateur (rupture volontaire du voyage, congédiement non justifié). Nous savons que c'est là le fruit d'une longue évolution. Mais ce résultat était encore contesté dans ces dernières décades : aussi bien le cas où le navire est naufragé est-il le moins inattaquable, puisque l'armateur a tout perdu. C'est un des cas où les législations scandinaves mettent le rapatriement à la charge de l'Etat (cf. *infra* Chap. V). Un membre de la Chambre de Commerce de Nantes fit valoir en 1873 que l'obligation au rapatriement, liée au système de l'Inscription maritime, était un surcroît de frais supplémentaires pour l'armement déjà contraint de recruter un personnel plus cher. Mais ces arguments ne peuvent être retenus si l'on considère le rapatriement comme une conséquence naturelle de l'engagement maritime et comme la satisfaction d'un besoin d'ordre public :

il est incontestable qu'il y a à la base du rapatriement contemporain une idée de risque de l'entreprise, c'est-à-dire de mise à la charge de l'entrepreneur d'une obligation que, juridiquement, il n'a pas assumée en vertu des seuls principes de la responsabilité civile : pour décharger l'Etat du rapatriement lorsque celui-ci est rendu nécessaire par un cas fortuit, on prend en considération le fait que la cause matérielle de cette situation est le déplacement du navire, et on attribue la charge à l'entrepreneur de ce déplacement : ce procédé d'établissement objectif de la responsabilité est bien connu de la législation, et même de la jurisprudence moderne. Ici il y a cette particularité que, même au cas où l'entrepreneur n'est pas tenu, en définitive, de l'obligation, il doit néanmoins faire diligence et avancer les frais au besoin pour que le résultat matériel soit en tout cas obtenu : c'est une charge de l'entreprise due à la nature particulière de celle-ci.

Quoi qu'il en soit, le système législatif en vigueur n'est plus contesté à présent. Par exemple l'administration n'a fait qu'une application des principes reçus en admettant pendant la guerre que « la généralité même des termes de la loi ne permet donc pas d'introduire une exception en cas de perte du navire par torpillage » (Circulaire du 22 août 1917. Recueil des lois... etc., p. 1040).

Nous avons indiqué au chapitre précédent que l'armateur est tenu de rapatrier le marin malade ou blessé. Cette obligation résulte de l'art. 87 du Code de 1926, disposition générale : il suit de là que l'obligation au rapatriement n'est pas soumise aux mêmes restrictions que les salaires et soins : en vertu de l'art. 79 en effet ceux-ci ne sont dûs que si le marin a été blessé « au service du navire » ou si la maladie est survenue « pendant le cours de son embar-

quement ». La jurisprudence en a déduit logiquement que l'armateur peut se dégager de la charge des soins et salaires en prouvant que la maladie n'a pas été contractée au service du navire (Civ. 24 nov. 1936) (1) à moins qu'il ne s'agisse de poussée plus aiguë d'une lésion antérieure qui n'était pas, au moment de l'embarquement, de nature à mettre obstacle au service (Civ. 27 oct. 1937) (2), ou bien que la blessure a été contractée en dehors du service, par exemple par le marin regagnant son bord après une descente d'agrément à terre (Req. 2 avril 1930) ; ces deux cas ne doivent d'ailleurs pas être confondus : le lien avec le service n'est pas exigé au cas de maladie (Civ. 24 avril 1934) (3). Mais l'une et l'autre de ces causes d'exonération sont exclues s'agissant du rapatriement : celui-ci est toujours dû par l'armateur, quelle que soit la cause de l'incapacité physique du marin, hors le cas de fait intentionnel ou de faute inexcusable.

15. — CARACTÈRES JURIDIQUES DE L'OBLIGATION AU RAPATRIEMENT

Nous allons étudier les caractères juridiques de cette obligation de l'armateur, tels qu'ils résultent du Code de 1926. Le décret de 1891 ne mérite pas d'être examiné en ses dispositions de fond. Il ne peut, en effet, que rappeler une règle légale résultant de textes législatifs.

C'est d'ailleurs ce qui s'est produit : l'art. 15 du décret de 1891 déclare que « les sommes dues aux gens

(1) Dall. Hebd. 1937, p. 17.

(2) Dall. Hebd. 1938, p. 24.

(3) Dall. Hebd. 1934, p. 332.

de mer, à titre d'indemnité de route pour rejoindre leurs quartiers, ne peuvent être atténuées ou compensées par celles qu'ils doivent à l'armement. Il en est de même des frais de subsistance, entretien et rapatriement ». Une pareille disposition, affectant la nature d'une obligation juridique, excède certainement les bornes du pouvoir réglementaire. Nous croyons cependant que ce texte est conforme au Code du Travail Maritime et n'est qu'une conséquence d'un principe plus général exprimé par celui-ci : en effet cette loi, dans son article 70, déclare insaisissables, pour quelque cause que ce soit, outre les vêtements et instruments professionnels, « les sommes dues aux marins pour frais médicaux et pharmaceutiques et pour rapatriement ou conduite » ; or la compensation est impossible pour les créances insaisissables. La dette de rapatriement pesant sur l'armateur ne peut donc être compensée par les dettes du marin.

Il y a plus : non seulement la créance est insaisissable, mais elle est privilégiée, puisque l'art. 92 du Code de 1926 déclare telles « les créances des marins résultant du contrat d'engagement », parmi lesquelles il faut évidemment comprendre celle du rapatriement. Le texte précise d'ailleurs que ce privilège porte « sur le navire et le fret dans les cas et suivant les formes déterminées par le Code de Commerce ». On arrivera à l'une des questions ayant donné lieu aux plus vives controverses de la matière si l'on ajoute à cette disposition la précédente, ainsi conçue (art. 91) : « la disposition de l'art. 216 du Code de Commerce accordant à l'armateur la faculté de s'exonérer par l'abandon du navire et du fret des engagements contractés par le capitaine n'est pas applicable aux créances des marins résultant du contrat d'engagement ». L'article 258

du Code de Commerce, résultant de la loi du 12 août 1885, décidait au contraire que l'armement n'était tenu que jusqu'à concurrence de la valeur du navire ou de ses débris, et du montant du fret des marchandises sauvées » et ne parlait pas de privilège. Ce texte, qui limitait à la fortune de mer le gage de la créance de rapatriement, laissait dans le doute le sort de l'indemnité d'assurance : cette incertitude n'était d'ailleurs pas limitée à la créance de rapatriement car c'est une question bien connue du droit maritime (cf. Ripert n° 1313), mais c'est à propos de celle-ci, qu'elle fut finalement tranchée, dans l'arrêt du 12 juillet 1910 (1) où la Chambre Civile de la Cour de Cassation déclara « que, dans les principes de notre législation, les frais de rapatriement sont une charge de l'armement au même titre que les loyers de l'équipage, dont ils sont l'accessoire ; que, déjà, l'ordonnance du 1^{er} août 1743 et l'arrêté du 5 Germinal an XII, dont les dispositions, en ce point, n'ont pas été abrogées, leur donnaient, en cas de naufrage, par assimilation aux loyers, l'une, dans son art. 8, l'autre, dans son art. 7, pour gage spécial le produit des débris, agrès et appareils du navire et le fret des marchandises sauvées ; que, comme les loyers, que l'art. 191, 6° C. Com. déclare privilégiés, ces frais le sont aussi ». Ainsi se trouvait dégagé le caractère privilégié de la créance de rapatriement, en même temps que l'art. 258 était interprété comme affectant à la sûreté de cette créance, non « pas seulement le navire lui-même ou ses débris que la loi affecte au paiement des frais de rapatriement de l'équipage, mais leur valeur, c'est-à-dire tout ce qui en est la représentation pécuniaire », donc l'indemnité d'assurance. Cette solution

(1) S. 1910.1.473.

approuvée par Lyon-Caen (n. au S. 1910.1.473 et Le Poitevin n. au D. 1910.1.513) avait été combattue à l'avance par une note Blondel parue sous l'arrêt attaqué (Paris 17 avril 1907 S. 09.2.65) mais pressentie par une note Levillain (au D. 09.2.361). Elle avait été combattue également par l'association française de Droit Maritime en 1899 et les conclusions présentées à ce sujet par Govare avaient été adoptées par les Chambres de commerce des grands ports ; enfin parmi ses adversaires il fallait également compter Autran (Rev. Autran XX 468). La thèse de cet arrêt qui devait être consacrée par le Code du Travail Maritime, c'est, on l'a vu, l'assimilation des frais de rapatriement aux salaires en ce qui concerne le caractère privilégié de la créance : la question de l'assurance n'a plus d'intérêt que pour l'étendue de ce privilège : pour le gage en effet, l'art. 91 l'étend à la fortune de terre, accordant ainsi à la créance de rapatriement le bénéfice que la loi de 1885 n'avait accordé qu'aux salaires : dès lors, si l'Etat peut faire saisie-arrêt sur l'indemnité d'assurance, il n'y a plus là qu'une voie d'exécution.

Avant 1885 régnait une autre controverse : le décret de 1860, innovant en la matière, avait décidé, on l'a vu, que la créance de rapatriement pouvait être imputée sur l'ensemble des frets gagnés depuis l'ouverture du rôle d'équipage (1). Il y avait là une solution assez paradoxale lorsque la jurisprudence imputait les loyers afférents à chaque traversée seulement sur les frets acquis au cours de la même traversée. Cette controverse, encore plus dénuée d'actualité que la précédente, était d'ailleurs étroitement liée à celle portant sur la légalité du décret de 1860.

(1) Supra, Chap. I, p. 27.

On y trouve parfois, à titre d'arguments; de curieuses analyses du droit au rapatriement : ainsi une note Cazalens au D. 1870.1.321 déclarait que si l'on admettait que le droit au rapatriement naissait du naufrage, on devait décider que le créancier ne pouvait saisir que le produit du sauvetage. « Si l'on pense au contraire que le droit au rapatriement ne naît pas du naufrage, mais du fait même de l'armement au départ, on pourra considérer les frais de rapatriement comme une charge de la campagne entière ». Cette opinion nous paraît traduire assez justement la logique de l'évolution législative ; actuellement le rapatriement apparaît de plus en plus comme découlant du contrat d'engagement : dès lors son gage ne doit même pas être limité à la fortune de mer.

Sur la nature du privilège de la créance de rapatriement, il n'y a rien de particulier à signaler ici, puisque la loi de 1926 renvoie sur ce point aux règles du Code de Commerce, c'est-à-dire aux art. 190 et suivants.

Pour achever de caractériser la créance de rapatriement, il faut signaler qu'elle se prescrit par un an, avec « toutes actions ayant trait au contrat d'engagement » (art. 130 C. T. M.). Le contentieux en est déféré au juge de paix, avec appel au tribunal civil au-dessus de 1.500 francs, la compétence *ratione loci* étant précisée par l'art. 122 du Code du Travail Maritime.

16. — ACTIONS RECURSOIRES

ACTION DIRECTE DE L'ETAT CONTRE L'ARMATEUR

Ayant déterminé les différents débiteurs éventuels du rapatriement, et ayant constaté que bien souvent les frais en étaient acquittés provisoirement par un autre que celui

qui en devait supporter la charge définitive, on est amené à rechercher par quel procédé juridique ce genre d'avance peut être régularisé. Il est un cas où l'action récursoire est prévue par la loi : l'art. 86 § 2 prévoit, lorsque le rapatriement du marin malade ou blessé demeure à la charge de celui-ci, que le capitaine peut être amené à rapatrier le marin, au compte de l'armateur « et sauf recours ultérieur contre le marin ». Pour des raisons d'analogie, on admettra de la même façon le recours du Département de la Marine Marchande contre le marin si le rapatriement a été payé à la place de ce dernier par l'administrateur de l'inscription Maritime ou le consul. Dans les deux cas, encore que ce recours soit appelé à être peu fréquent, étant donné l'insolvabilité de la majorité des membres de l'équipage, il y aura une action en restitution, trouvant sa base dans un texte, et dont l'analyse juridique ne présenterait pas grande utilité. Une chose est certaine, c'est que le droit de l'armateur ou de l'Etat n'est pas, dans ces cas, né directement du contrat, et n'est pas non plus le résultat de la novation d'une obligation née du contrat : en effet le marin n'avait pas d'obligation envers lui-même. L'avance qui lui a été consentie fait donc naître, à notre avis, une obligation entièrement nouvelle de remboursement, soumise aux conditions générales du droit civil, partant soustraite à la prescription annale de l'art. 433 du Code de Commerce et à la compétence du juge de paix posée par les art. 120 et suivants du Code du Travail Maritime. Il en est de même au cas où l'armateur, s'il n'était pas tenu au rapatriement, le paierait à la place de l'Etat : en ce cas il pourrait réclamer, devant la juridiction administrative, le remboursement de cette avance (Conseil d'Etat 10 mai 1907 D. 1908.3.115).

Tout autre paraît, à première vue, la situation, lorsque l'avance des frais a été faite, ce qui est le cas le plus fréquent, à l'acquit de l'armateur débiteur du rapatriement. En ce cas, en effet, il y avait à l'origine une obligation contractuelle, et c'est faute par l'armateur d'y avoir fait face que l'Administration s'est substituée à ce dernier. On pourrait donc penser que l'action par laquelle l'Etat recouvre les sommes par lui déboursées soit étroitement apparentée à l'action qu'avait le marin contre l'armateur mais qu'il n'a pas exercée parce que la procédure administrative était en réalité la seule efficace. On pourrait même dire que l'Etat, devenu créancier du marin par suite de l'avance faite, exerce l'action oblique de l'art. 1166 du Code Civil en réclamant l'exécution de l'obligation due à son débiteur. Ce n'est pas le système de la jurisprudence. Il est à présent établi, aussi définitivement qu'il est possible en pareil domaine, que l'Etat agit en vertu d'un droit propre et que son action ne subit aucune des limitations qui pouvaient enserrer celle du marin. Ce principe remonte fort loin. Dès 1829 la Cour de Cassation, au vu de l'Ordonnance de 1784 et de l'arrêté de Germinal an XII déclarait : « que l'administration de la Marine est, principalement et directement, obligée de venir au secours des marins congédiés et d'opérer leur retour en France ; que, lorsque l'administration a rempli cette obligation principale et directe, qui est à sa charge, elle a une action pour répéter, des armateurs, les sommes dont elle a été tenue de faire l'avance pour cet objet. Que cette action n'a pas son principe dans la subrogation aux droits des matelots ; qu'elle dérive, au contraire, de l'obligation principale qui est imposée à l'administration, et du droit que la loi lui donne de contraindre les capitaines, maîtres ou patrons, à déposer

les sommes nécessaires ou à donner caution » (Civ. 2 juin 1829) (1). Dans une affaire analogue de rapatriement de marins faisant partie de l'équipage d'un négrier capturé, la Cour d'Angers décidait de même le 29 janvier 1830 (2) « que l'action de l'administration de la Marine ne provient pas de ce qu'elle se serait substituée aux droits des marins... mais des obligations qui lui sont imposées par l'Ordonnance du 31 octobre 1784, Tit. 14 et 16, rappelée par l'arrêté du 5 Germinal de l'an XII, art. 3, dispositions qui sont d'ordre public et d'un intérêt général ».

Après ces deux arrêts nous trouvons vers 1875 une jurisprudence massive, où nous voyons la question de l'action directe, comme celle du fret affecté à la créance des matelots, étroitement lié à celles du fondement de l'obligation au rapatriement et, occasionnellement de la légalité du décret de 1860 (3). En effet, la conception régnant alors en jurisprudence, qui faisait du rapatriement une charge pesant sur l'armement, non seulement en faveur des hommes de mer, mais dans l'intérêt de l'Etat, avait pour conséquence « que l'action de l'Etat, qui réclame de l'armateur les frais de rapatriement, n'a donc pas son principe dans une subrogation aux droits des matelots ; qu'elle dérive directement de l'obligation de l'armateur envers lui et de la condition même sous laquelle tout marin inscrit s'engage au service de la Marine Marchande » (Civ. 27 Nov. 1866) (4) ; « lorsque l'administration de la Marine opère d'elle-même le rapatriement ou la conduite d'un

(1) Dalloz. Jur. Gén. V^o Droit Maritime n. 722.

(2) Eod. Coc. Eod. V^o, n^o 2264.

(3) Cf. supra Chap. I, p. 22 et supra p. 92.

(4) D. 1866.1.499, 1^{re} espèce.

marin employé au commerce, elle ne fait que remplir, à la place de l'armateur, l'obligation que celui-ci avait contractée ; qu'il est, dès lors, naturel que l'armateur lui rembourse les frais de ce rapatriement ou de cette conduite » (Civ. 14 fév. 1870) (1) ; « elle exerce directement une action qui lui est propre, en vertu d'un contrat indépendant de celui qui avait été formé entre l'armateur et les hommes de l'équipage » (Civ. 30 août 1871) (2). Enfin l'arrêt rendu par les Chambres Réunies le 6 février 1877 (3), après avoir repris la thèse de l'Etat créancier de l'obligation au rapatriement, déclare « que c'est enfin aux agents de l'administration de la Marine et non à l'armateur qu'est spécialement confié le soin d'opérer leur (des matelots) rapatriement, lorsqu'ils sont congédiés, soit en pays étrangers, soit dans les colonies françaises, ou les ports de France. Que l'Etat a donc contre l'armateur, pour se faire rembourser les avances occasionnées par le rapatriement, une action personnelle et directe qui dérive nécessairement et virtuellement de l'obligation de l'armateur envers lui, de l'obligation même sous laquelle tout marin s'engage au service de la Marine Marchande, et enfin de l'obligation où est l'Etat de le rapatrier ».

Ce système est, en réalité, assez peu juridique : en faisant la dette de l'armateur une dette envers l'Etat, il confond le motif de la loi avec la loi, et il transforme en une obligation de droit privé ayant un contenu subjectif une obligation générale impersonnelle : c'est d'ailleurs le

(1) D. 1870.1.321, 1^{re} espèce.

(2) D. 1871.1.139.

(3) D. 1877.1.114.

vice, au point de vue juridique, de tout ce bloc jurisprudentiel qui se place vers 1875.

La rigueur de ces déductions était d'autant moins nécessaire que dans un autre cas où se rencontrent les obligations contractuelles dérivant du contrat d'engagement et la tutelle administrative sur les gens de mer, la jurisprudence a été beaucoup moins absolue quant aux conséquences juridiques des droits et devoirs organiques de l'administration. On sait que l'administration doit agir à la place du marin lorsque celui-ci n'a pas demandé ses salaires : ceux-ci doivent alors, en effet, être versés à la Caisse des Gens de Mer, pour passer, au bout de deux ans, dans la Caisse des Invalides. A ce devoir de l'autorité publique maritime s'ajoute d'ailleurs un droit, celui de percevoir, en tout état de cause, des retenues sur les salaires à titre de contribution aux deux caisses (1). Elle est donc intéressée à se substituer au marin défaillant. La jurisprudence, à vrai dire, ici moins drue et comprenant une forte proportion de décision de juridictions inférieures, lui reconnaît alors les droits d'un créancier agissant aux droits de son débiteur au défaut de ce dernier : ainsi la Caisse des gens de mer a le droit d'agir pour opérer le recouvrement des valeurs, objets ou produits attribués aux marins « et notamment de réclamer les loyers dûs aux matelots absents » (Civ. 20 mai 1857) (2) ou de recouvrer l'indemnité représentant les effets perdus (Trib. Granville 17 juin 1889 Rev. Autran V. 230). Sa créance est privilégiée comme

(1) Actuellement fixées par les art. 6, 7 et 8 du Décret-loi du 17 juin 1938 relatif à la réorganisation et à l'unification du régime d'assurance des marins.

(2) S. 1859.1.170.

celle du matelot, qu'il s'agisse pour la caisse de recouvrer celle-ci ou seulement le prélèvement de 3 % (Pau 17 mai 1911) (1). La jurisprudence reconnaît également à l'administration le droit d'intervenir dans les contestations concernant les droits des marins : ainsi un arrêt de la Ch. Civile du 20 novembre 1860 (2) lui reconnaît celui d'intervenir même en appel, puisqu'elle « est fondée à agir dans les contestations concernant le droit desdits marins au produit de cette pêche » (3). Il en résulte la compétence du tribunal compétent entre armateurs et marins (Tribunal de Commerce à l'époque du jugement de Nantes du 2 déc. 1885) (4), et l'opposabilité par l'armateur à l'administration des exceptions opposables au marin (Granville 29 mars 1889) (5). C'est donc le caractère oblique de la créance de l'administration contre l'armateur qui a été consacré dans ce domaine.

S'agissant de rapatriement, au contraire, la jurisprudence a tiré à peu près toutes les conséquences du caractère soi-disant personnel et direct de son action : et tout d'abord l'inopposabilité des exceptions opposables à l'action

(1) S. 1911.2.184.

(2) D. 1861.1.5 Cpr. Bordeaux, 1^{er} août 1855. S. 56.2.491.

(3) Le « Droit Maritime » de M. le Doyen Ripert donne de cet arrêt une autre interprétation (Tome I, n° 650) d'après laquelle il consacrerait un droit propre de l'administration, distinct de celui du marin ; nous croyons au contraire qu'il ne s'agit que du droit général des créanciers d'intervenir dans les instances soutenues par le débiteur : comparer art. 618, 1447 du Code Civil (Req. 30 nov. 1926. Dalloz 1926.1.49).

(4) Autran II.432.

(5) Autran V.230.

du marin. Il s'agit en fait de la prescription annale (1), et c'était déjà le cas dans l'arrêt de 1829 (cf. encore par exemple Civ. 24 mars 1875 précité et Cass. 31 déc. 1879) (2). Bien que l'ensemble de la doctrine approuve cette création jurisprudentielle d'une action directe, ce dernier point a cependant été contesté par des auteurs notables (Lyon-Caen et Renault Tome V. 416 Cresp. et Laurin T. I. 505) qui préféreraient en ce cas, même au prix d'un illogisme, adopter le système que la jurisprudence réserve aux loyers, et appliquer la prescription annale, pourtant exceptionnelle. Au contraire, comme nous le verrons, (cf. infra p. 104) Danjon applique la prescription trentenaire et admet en outre l'assimilation aux loyers.

En cas de litige la compétence est civile à l'égard de la Marine, car, « si, aux termes de l'art. 633 du Code de Commerce, la loi répute actes de commerce tous engagements de gens de mer pour le service des bâtiments de commerce, cette disposition n'a trait qu'aux rapports de l'armateur avec les gens de mer ; qu'elle ne s'applique pas au Ministre de la Marine quand il intente contre l'armateur une action directe et personnelle, que l'instance est alors civile à son égard, suivant les règles du Droit commun » (3). Maintenant que ce n'est plus le Tribunal de commerce, mais le juge de paix en premier ressort, qui juge les contestations issues du contrat d'engagement, il faut estimer que cette compétence exceptionnelle est tou-

(1) Nous avons ne pas compris l'allusion faite dans l'ouvrage précité à la compensation et à l'art. 15 du décret de 1891, ce dernier texte excluant la compensation comme exception aussi bien contre le marin que contre l'Etat (n° 597).

(2) D. 1880.1.133.

(3) Civ. 16 mars 1914. S. 1915.1.97.

jours exclue, s'agissant de l'action directe. Il va de soi que le Conseil d'Etat est incompétent, car des procédures purement administratives de recouvrement ne sauraient être employées à l'égard de l'armateur qui, s'il est débiteur de l'Etat, n'est pas détenteur de deniers publics (1).

La Cour de Cassation n'est cependant pas allée jusqu'au bout des conséquences de la position adoptée sur les principes. Sur la compétence *ratione loci* elle a laissé l'action de l'Etat, au lieu de suivre le domicile de défendeur, avoir le sort de l'action du marin, c'est-à-dire, conformément à un arrêt du Conseil du 19 janvier 1934 (2) être portée devant le port de désarmement, c'est-à-dire généralement celui où finit le voyage, notamment en cas de naufrage (3). La compétence *ratione loci* du juge de paix est à présent minutieusement réglée par l'art. 122 du Code du Travail ; mais ce dernier prévoit dans certains cas la compétence de la juridiction « du port où l'armateur a son principal établissement maritime ou une agence » pour la contestation soulevée par le marin : il pourrait y avoir alors coïncidence entre la compétence *ratione loci* de droit commun et la compétence spéciale aux litiges nés du contrat d'engagement. Mais il est un autre cas où la jurisprudence rapproche plus étroitement encore l'action de l'Etat de celle du marin : c'est lorsqu'elle déclare la première privilégiée, par assimilation aux loyers (Civ. 12 juillet 1910 précité, sol. impl. cf. note Lyon-Caen au S. 1910.1.473). C'est cette assimilation au loyer qui amenait Lyon-Caen et Renault comme on l'a vu, à admettre, en même temps

(1) Conseil d'Etat 30 nov. 1883. D. 85.3.49.

(2) Abrogé depuis par l'art. 134 du Code du Travail Maritime.

(3) Civ. 8 janvier 1884. D. 84.1.110.

que le caractère privilégié de la créance, la prescription annale : il n'est pas illogique, en effet, de considérer ces deux point comme liés.

Si l'on peut contester la logique de cette dernière position de la jurisprudence, il est encore plus conjectural d'expliquer un arrêt du 7 mai 1919 (1) par lequel la Chambre Civile de la Cour de Cassation a reconnu le bien-fondé, de l'action de l'administration pour recouvrer contre l'armateur les frais de vêtements qui cependant, nous l'avons vu (2) ne sont pas mis par la loi à la charge de ce dernier ; et d'ailleurs les vêtements ainsi que l'a fait remarquer M. Ripert (3) sont la propriété de l'homme et ne sont pas compris dans l'assurance du navire. Il est tout à fait singulier de constater que l'armateur, par suite de l'intervention de l'Etat, est tenu de rembourser des dépenses auxquelles il ne serait pas astreint s'il était actionné directement par le marin ; l'étrangeté de la situation ainsi créée est que se trouve reportée sur l'armateur une dépense qui, régulièrement engagée par un fonctionnaire en vertu d'un décret, ne constituait pas cependant alors l'exécution d'une obligation de droit privé, qui ne pourrait résulter que d'une loi ; la Chambre Civile a pourtant fort bien aperçu cette particularité et a repoussé l'objection que nous venons de formuler en déclarant « qu'il importe peu que l'art. 25 § 6 du Code de Commerce ne mette à la charge de l'armement que le rapatriement des gens de l'équipage, ce texte visant exclusivement les relations des gens de mer avec les arma-

(1) S. 1920.1.294.

(2) Cf. *supra*, Chap. III, p. 55.

La question d'habillement est d'ailleurs généralement réglée par les conventions individuelles ou collectives.

(3) Note sous l'arrêt en question dans la Revue *Austran* XXXI.340.

teurs, telles qu'elles résultent du contrat d'engagement, et l'administration, quand elle poursuit le remboursement des frais de retour par elle avancés, n'exerçant pas une action qui compéterait au marin lui-même, et comme étant subrogée dans ses droits, mais agissant en vertu d'un droit qui lui est propre, et dont elle use, non pas dans l'intérêt privé des marins, mais dans l'intérêt de l'Etat et de l'ordre public ».

Cet arrêt paraît difficilement compatible avec celui du 29 janvier 1936, que nous avons cité plus haut (1), lequel rejette le pourvoi dirigé contre une décision d'appel ayant déclaré que l'Etat n'avait pas d'action directe contre l'armateur, cette action ne pouvant exister que dans la mesure où l'Etat aurait rempli une obligation spéciale à la matière ». Il faut voir en fait dans l'arrêt de 1919, qui prononce une cassation en vertu des art. 5 et 16 du décret de 1891, la volonté de la Cour suprême de faire prévaloir ce dernier texte et d'admettre qu'il crée un droit pour l'administration de recourir à l'armateur ; sans quoi le raisonnement qui consiste à invoquer les obligations réglementaires de l'administration laisse encore à démontrer que ces obligations doivent retomber sur l'armateur plutôt que sur le marin, ou même ne doivent pas rester à la charge de l'Etat. Cette position est intenable au point de vue constitutionnel, un décret ne pouvant être générateur d'obligation. Il faut d'ailleurs reconnaître que, dans la plupart des cas, l'administration ne cherche à recouvrer contre l'armateur que les frais qui pourraient être mis légalement à la charge de ce dernier ; ainsi elle lui reconnaît le droit de discuter la diligence des autorités qui ont effectué

(1) Supra p. 85.

le débarquement : s'il peut être démontré qu'une économie était possible, l'armateur ne remboursera la somme représentant les frais avancés que sous déduction de l'économie qui aurait dû être réalisée (dépêches du 5 sept. 1912 et 20 nov. 1914 précitées supra, Chap. III, p. 63).

Si l'on essaie de justifier le résultat atteint par la Cour Suprême, on peut songer à différentes solutions, qui cependant pèchent toutes par quelque côté. L'enrichissement sans cause, bien que Monsieur le Doyen Ripert lui semble favorable (1) ne nous paraît pas pouvoir être adopté sans hésitation, car l'avantage procuré à l'armateur n'est pas « sans cause », puisqu'il résulte d'une obligation imposée à l'autorité publique par des textes ; rappelons en effet qu'il faut pour l'ouverture de l'action que l'enrichissement et l'appauvrissement soient l'un et l'autre dépourvus de cause (2) ». Or « l'appauvrissement a une cause d'abord lorsqu'il résulte d'une prestation ou d'un service en exécution d'une convention ou d'une obligation légale ou naturelle » (3), ce qui est le cas du rapatriement.

La même raison fait écarter la théorie de la gestion d'affaire : « il n'y a pas gestion d'affaires quand celui qui a agi pour le compte d'autrui y était tenu en vertu des devoirs de sa fonction » (4). C'est l'explication qu'on pourrait admettre au profit de l'hospice ayant soigné le matelot : il n'y était en effet pas tenu ; dans ce cas la jurisprudence accorde une action contre l'armateur (5), et, d'après une

(1) *Op. cit.*, n° 597.

(2) Planiol et Ripert : *Traité de Droit Civil*, Tome VII (obligations) éd. 1931, 2^e partie, n° 757.

(3) *Op. cit.*, n° 761.

(4) *Op. cit.* n° 727.

(5) Cass. 29 janv. 1912. D. 13.1.485.

décision à vrai dire isolée, agit alors par voie d'action oblique (1). Ce dernier procédé seul expliquerait que l'action exercée par l'Etat soit privilégiée comme celle du marin, car gestion d'affaire comme enrichissement sans cause n'y suffisent pas. C'est d'ailleurs pourquoi Danjon (2), contestant le principe d'inopposabilité à l'Etat des exceptions opposables au marin, admet la coexistence « à la fois logique et utile » de l'action directe et de l'action oblique : on peut douter de la logique de cette solution, dont le mérite est seulement de conférer à l'Etat les avantages des deux procédés juridiques. Seule nous paraît fondée la critique ayant servi de point de départ à cet auteur : « où donc l'Etat puise-t-il ce privilège, qui ne lui est conféré par aucun texte ? »

On ne peut pas davantage rapprocher cette action de celles qu'a élaborées la jurisprudence, dans d'autres cas, en leur attribuant les mêmes qualificatifs de « personnelle » et « directe », et qui présentent toutes ce caractère qu'elles résultent, au profit d'une première personne contre une seconde, de l'intervention d'une troisième qui s'efface ensuite (3) : si l'on tentait de transposer ici l'analyse faite par M. Solus de l'action directe « stricto sensu », force serait de constater qu'un des trois traits communs à ces actions ferait défaut ici : l'absence de lien de droit entre le créancier direct et le sous-débiteur (4) : la jurisprudence déclare en effet l'armateur tenu envers l'Etat. D'après cet

(1) Boulogne-sur-Mer, 4 fév. 1913. Rev. Autran XXIX.228.

(2) Droit Maritime, 2^e éd., Tome I, n^o 419.

(3) Solus : *L'action directe et l'interprétation des art. 1753, 1798, 1994 du Code Civil*. Thèse, Paris 1914.

(4) *Op. cit.*, p. 56.

auteur nous devrions retomber de ce fait dans le droit commun, comme au cas par exemple de l'action de l'assureur contre le tiers responsable du sinistre : « un lien de droit contractuel, délictuel, légal, étant venu relier le créancier et le débiteur de son débiteur, ceux-ci peuvent s'actionner directement ». C'est le droit commun » (1).

Mais nous ne pouvons adopter ce système, car nous avons dit que nous tenions pour une confusion l'assimilation jurisprudentielle de l'obligation légale pesant sur l'armateur à une obligation personnelle envers l'Etat. Sinon nous suggérerions, pour expliquer le transfert à l'Etat du privilège du marin, une idée de cautionnement, et de paiement avec subrogation, (art. 1251 n° 3 du Code Civil) : En réalité nous croyons qu'ici la jurisprudence a comblé par des moyens de fortune la seule lacune sérieuse que présente notre législation, dont nous avons expliqué le défaut de méthode (cf. *supra* Chap. I, p. 31). Nous verrons dans le chapitre suivant que des législations, parfois moins favorables que la nôtre aux salariés, ont pourvu à ce détail technique.

(1) *Op. cit.*, n. 114, p. 150.

CHAPITRE V

Droit comparé

17. — SYSTEMES ISOLÉS

Nous avons indiqué à plusieurs reprises que l'obligation au rapatriement, qui s'impose assez naturellement à l'esprit, figurait dans les législations étrangères. Mais elle n'a pas toujours la même étendue qu'en France. Il faut placer parmi les plus restrictives les lois anglo-Saxonnes.

L'armateur britannique n'a pas la charge du rapatriement si le délaissement est dû à un cas fortuit (1). Mais le Merchant Shipping Act de 1906 (6 Edw. VII Ch. 48) la lui attribue si le service prend fin dans un port situé hors des Dominions « autrement que par le consentement du marin à licencier, alors que son contrat d'engagement est encore valable » (art. 32). Il en sera de même au cas de vente du navire (art. 33). Les modalités du rapatriement sont fixées minutieusement, dans ces derniers cas, par les art. 45 à 49 de la loi (2). Il y est prévu que le marin doit avant tout être engagé sur un navire britannique pour la partie du trajet à effectuer par mer : ce n'est que si ce procédé est impossible que le voyage lui sera payé (art. 46 § 2). Un procédé de délaissement analogue à celui prévu

(1) Ripert : *Droit Maritime*, Tome I, 1929, n° 599.

(2) Cf. *supra*, Chap. II, p. 38.

par l'art. 85 du Code du Travail Maritime français est établi par l'art 46 § 3. Le rapatriement doit être effectué soit dans le port où le marin a été embarqué, soit dans un port du pays du marin, soit enfin dans un port accepté par celui-ci ; mais si le marin, appartenant à une colonie britannique, a été embarqué et licencié, hors du Royaume-Uni, il pourra être ramené au Royaume-Uni (art. 45). Ce qu'il est intéressant de constater c'est que le principe de « l'action directe » contre l'armateur se trouve posé par la loi, non seulement au profit de l' « autorité compétente », mais à celui de toute autre personne ayant pris à sa charge provisoirement le voyage de retour du matelot : « la demande en remboursement pourra être introduite soit par l'autorité compétente, soit par toute autre personne qui a payé les frais. Lorsque ceux-ci ont été déjà remboursés à l'autorité ou à la personne intéressée, au moyen de fonds publics, leur remboursement pourra être exigé comme s'il s'agissait d'une dette envers la Couronne, soit par les voies légales ordinaires, soit devant un tribunal, et de la manière dont les salaires sont recouvrables par des marins » (art. 32 § 2 b).

Aux Etats-Unis, le rapatriement des gens de mer sans ressources abandonnés par suite d'un cas fortuit est également laissé aux soins de l'Etat, au moins par la législation fédérale (1) : aucune disposition légale n'impose au capitaine, ou à l'armateur, l'obligation d'assurer le rapatriement des hommes d'équipage naufragés ou congédiés parce qu'ils ne peuvent pas continuer à assurer leur service. C'est tout au plus si, en l'absence de toute injonction légale ou de stipulations contraires dans le rôle d'équipage, les droits

(1) Art. 4577 des Revised Statutes. Voir supra Chap. II, p. 37 (art. 8368 des C. S. identique).

du marin après un naufrage qui empêche le navire de poursuivre sa route résident dans le paiement du salaire, payable sur le fret gagné pendant la traversée, ou au salaire ou à l'indemnité d'assistance payable par le navire que les marins ont contribué à sauver » (1). Les Compiled Statutes de 1918, dans les titres XLVIII et suivants traitant de la Marine Marchande, contiennent cependant quelques dispositions sur le rapatriement. L'article 8350 prévoit, au cas d'incapacité du navire à tenir la mer, que si cette situation a été causée par une négligence, ou à dessein, par l'armement, les hommes auront le droit d'être débarqués, et en ce cas devront être pourvus en sus des salaires auxquels ils auront droit à ce moment, d'un mois de salaire, ou bien d'un emploi à bord d'un autre navire, ou bien d'une somme suffisante pour être débarqués « jusqu'au port le plus proche et le plus convenable des Etats-Unis ». Au cas de vente du navire en pays étranger (art. 8373) ou de débarquement volontaire du marin à la suite d'une plainte de ce dernier (voyage non prévu au contrat, navire mal approvisionné, officiers inhumains) reconnue fondée par le fonctionnaire consulaire (8374), le capitaine devra également le rapatriement ou un emploi convenable à bord d'un autre navire, avec faculté de consignation des frais. Mais « si le marin est débarqué par suite de blessure ou de maladie le rendant impropre au service, les frais de sa subsistance et de son retour aux Etats-Unis seront payés par la caisse d'entretien et de rapatriement des marins américains sans ressources » (8372). Il faut signaler que la loi américaine du 23 juin 1938, modifiant le « Merchant Marine

(1) Cour Suprême des Etats-Unis. 1934 Am. Maritime cases I, Dor. XXX.275.

Act » du 29 juin 1936 a ajouté à ce dernier un titre 10 consacré au travail maritime qui vise à faciliter la conclusion, entre armateurs et gens de mer, de contrats collectifs contrôlés par un Bureau de Travail Maritime (Dor XXXVIII. 402).

Le Code italien de la Marine Marchande, du 24 octobre 1877, contient un article qui vient rappeler le lien qui peut exister, en législation, et surtout historiquement, entre le rapatriement et l'organisation militaire (1) : c'est l'art. 74 qui interdit de débarquer à l'étranger, encore que leur engagement soit achevé et qu'ils consentent à leur débarquement, les hommes de l'équipage encore soumis à l'obligation du recrutement (leva). En ce qui concerne le rapatriement proprement dit, il se trouve réglementé par les art. 75 et 76 qui mettent à la charge de l'armateur, conformément au système français, le débarquement occasionné par naufrage ou autre cas de force majeure. Les articles 475 et suivants du règlement d'exécution, du 20 novembre 1879, fixent les indemnités de route en un tarif qui a été modifié par un décret du 14 novembre 1926 (2). L'art. 480 précise que le droit au rapatriement ne vise en principe que le port d'engagement ; « toutefois les personnes à rapatrier pourront être dirigées sur le lieu de leur domicile, ou sur tout autre lieu par elles choisi, lorsque les frais nécessaires seront inférieurs ou égaux à ceux qui devraient être faits pour les conduire au port d'engagement ».

(1) La Cour de Cassation italienne admet d'ailleurs, comme la nôtre, que l'obligation au rapatriement « lie les propriétaires et armateurs de navires directement envers l'Etat, étant motivée pour des raisons d'ordre public » (6 fév. 1930. Dor. XXIII.410).

(2) Dor. XVI.552.

Il faut noter que le développement des accords corporatifs en Italie ôte beaucoup d'intérêt à la réglementation légale. Il en est encore ainsi en Allemagne, où, pourtant, l'Ordonnance du 2 juin 1902 (*Seemannsordnung*) modifiée, en ce qui concerne les marins malades et blessés par la loi du 16 décembre 1927 (1), contenait toutes les précisions désirables (art. 59, 60, 66, 69, 72, 73, 76, 78 et 79). Le nouvel alinéa dernier de l'art. 59 a même prévu que le consentement au rapatriement du marin hospitalisé ne puisse être obtenu : « si le marin est hors d'état de donner un consentement, ou s'il le refuse sans raison valable, il peut y être suppléé par l'office des gens de mer du lieu où il se trouve, après avis d'un médecin ». Le reste de la matière ne présente pas de particularité de fond saillante ; le capitaine peut, au lieu du rapatriement, offrir « une indemnité correspondante », avec, dans les deux cas, droit à la demi-solde pour la durée du voyage (art. 69), ou encore un emploi, si le marin est valide, à bord d'un navire de la nationalité de ce dernier à destination du port de rapatriement (art. 79). Des procès assez insolites nés au lendemain de la guerre ont amené la jurisprudence allemande à préciser l'étendue des droits des marins : certains de ceux-ci s'étaient trouvés en effet retenus aux Etats-Unis, lieu de la rupture de leur engagement, jusqu'à la fin de la guerre, et demandaient à être indemnisés des frais de ce séjour forcé. Le Tribunal d'Empire leur donna raison par un arrêt du 18 janvier 1922 (2) déclarant notamment : que le rapatriement et le voyage de retour comprennent non seulement le voyage de retour proprement dit mais aussi

(1) Dor. XVII.536.

(2) Dor. II.66, déjà cité dans notre introduction.

le séjour du marin à l'étranger jusqu'à ce qu'il ait trouvé une occasion de partir, et les interruptions du voyage dans la mesure où elles n'ont pu être évitées malgré la diligence raisonnable dont le marin a fait preuve.

Parmi les lois maritimes récentes, la plus proche de la nôtre à maint point de vue est la loi belge du 5 juin 1928 « portant réglementation du contrat d'engagement maritime » (1). Par une similitude de méthode frappante, une autre loi, à la même date, porte révision du « Code disciplinaire et pénal pour la Marine Marchande et la pêche maritime ». Ce qui est plus curieux à constater, c'est que cette loi abroge expressément (art. 174) l'arrêté du 5 Germinal an XII, qui avait été promulgué en Belgique comme toute la législation consulaire, et qui était resté en vigueur jusqu'à nos jours ; il pourrait sans doute être considéré comme étant en vigueur chez nous, puisqu'il n'y a pas fait l'objet d'une semblable abrogation (2). D'ailleurs le législateur belge n'avait pas attendu l'après-guerre pour s'occuper des gens de mer puisque le Code de Commerce de 1908 (liv. II), s'il reproduisait certaines dispositions du Code français, anciennes (dernier alinéa de l'art. 252 reproduit textuellement par le dernier alinéa de l'art. 93) ou améliorées (art. 262 et 263 modifiés par la loi du 12 août 1885, suivis par les art. 102 et 103 du Code Belge), ne reprenait pas la restriction de l'art. 258 nouveau sur la limitation du gage des créanciers du rapatriement : l'art. 99 prévoyait seulement une réduction des sommes à leur verser s'il était prouvé qu'ils n'avaient pas fait « tout ce qui était en leur pouvoir pour sauver le bâtiment ». Les art. 85 et 86

(1) Dor. XIX.482.

(2) Cf. *supra*, Chap. I, p. 21.

de la nouvelle loi abandonnent cette réserve et sont proches de la loi française actuellement en vigueur. L'art. 86 insiste toutefois de façon originale sur la faculté pour le capitaine d'assurer le rapatriement par son propre navire, soit que ce dernier fasse escale « dans un délai raisonnable, au port d'embarquement du marin », soit même que l'escale ne soit faite que dans un port anglais, ou un port continental compris entre Bordeaux et Hambourg, ces deux villes y comprises : dans ce dernier cas les frais de rapatriement sont limités au voyage du port d'escale au port d'embarquement. De plus, comme dans les systèmes anglo-saxon et allemand, et de façon encore plus précise, « le capitaine est déchargé de l'obligation de rapatrier le marin si celui-ci s'est procuré un autre engagement ou *aurait pu se procurer* au port de son débarquement un engagement à bord d'un navire belge devant se rendre dans un délai raisonnable au port de son embarquement ou dans un port du royaume ».

Le royaume voisin a prévu des modalités particulières de rupture du contrat : la loi hollandaise du 14 juin 1930 (1), entrée en vigueur le 1^{er} octobre 1937, porte « une nouvelle réglementation légale du contrat de travail du capitaine et des gens de mer » par la refonte du livre II titre IV du Code de Commerce des Pays-Bas. Elle distingue suivant que le contrat a stipulé, ou non, le port néerlandais de retour où l'engagement doit normalement prendre fin : au premier cas l'armateur a le droit de faire cesser l'engagement dans un port d'où le port stipulé « peut être atteint dans les vingt-quatre heures autrement que par aéronef » ; dans la seconde hypothèse c'est Amsterdam ou Rotterdam

(1) Dor. XXII.635 et XXIII.599.

qui devra pouvoir être rejointe de la même façon ; en tout cas ce rapatriement sera effectué aux frais de l'armateur (art. 433). Le reste des dispositions relatives à notre sujet ne présente pas de particularités essentielles (cas de maladie : art. 415, cas de rupture d'engagement à l'étranger, art. 443, *facultas solutionis* en un nouvel engagement à bord d'un navire néerlandais : art. 450 a, dispositions relatives au capitaine : art. 384, au titre 3 du livre II du même Code).

Parmi les législations récentes, on peut encore citer la loi chinoise sur le commerce maritime, promulguée le 30 décembre 1929 pour entrer en vigueur le 1^{er} janvier 1931 (1), dont l'art. 65 pose le principe de l'obligation au rapatriement de la façon la plus générale. Il en est de même de la loi japonaise sur les marins, promulguée le 13 août 1937 (2).

On voit suffisamment, par la variété d'inspiration des législations qui viennent d'être mentionnées, que les nations les plus différentes ont envisagé de la même façon le sort des gens de mer séparés du bord sur lequel ils ont été embarqués. Peut-être peut-on isoler les législations anglo-saxonnes qui préfèrent charger l'Etat, plutôt que les armateurs, du soin des marins victimes d'un cas de force majeure : mais ces systèmes eux-mêmes n'ont jamais impliqué l'abandon de l'homme sans la possibilité pour ce dernier de regagner son pays. Seul le règlement soviétique sur les marins, du 20 mars 1924, ne contient aucune prescription relative au rapatriement des marins, mais à vrai dire il s'agit là plutôt de dispositions de service intérieur : ce texte

(1) Dor. XXIII.678.

(2) Année sociale 1937-1938, p. 564.

(3) Le contrat d'engagement des marins, p. 411.

semble être le seul connu, en 1926, du Bureau International du Travail (3) ; peut-être des dispositions relatives à l'engagement et au congédiement des marins se trouvent-elles dans d'autres textes ; peut-être au contraire le « règlement de service intérieur » est-il la seule forme de législation qui convienne aux institutions soviétiques.

Nous jugeons donc inutile d'énumérer les dispositions des lois maritimes contemporaines qui ne se signalent pas par leur originalité, ou par l'importance commerciale des pays où elles sont en vigueur (1).

(1) Citons :

Australie : Loi sur la navigation (1912-1920). Division 19 de la 1^{re} partie, et art. 186 à la 3^e partie.

Brésil : Code de Commerce de 1850, art. 547. Règlement sur les capitaineries 1925, art. 566, 576, 577 et 578.

Canada : Loi du 3 juillet 1934.

Chili : Décret-loi du 18 mai 1931 (anciennement Code de Commerce, art. 64, 79, 80).

Cuba : Décret-loi du 7 novembre 1934.

Espagne : Code de Commerce, art. 638, 642, 643.

Grèce : Loi sur le Commerce maritime, 17 avril 1910, art. 120, 123, 129, 132, 133 et 136.

Hongrie : Loi du 18 juillet 1934.

Inde Anglaise : Loi du 2 avril 1923, art. 284, 38 n. 3, 71 à 84.

Indes Néerlandaises : Ordonnance du 27 avril 1934.

Nouvelle Zélande : Loi sur la navigation et les marins 1908, art. 103, 105, 107. Loi de 1911 modifiant la précédente, art. 4 et 5.

Panama : Code de Commerce, art. 1217 et 1225.

Portugal : Code de Commerce, art. 529, 530 et 534.

Roumanie : Code de Commerce, art. 535, 539, 545, 546, 547, 548, 551, 552.

Uruguay : Code de Commerce, art. 1168, 1174, 1187.

18. — GROUPEMENTS DE LÉGISLATIONS

On ne saurait toutefois quitter l'examen des différentes législations nationales, pour aborder l'histoire de la codification internationale de la matière, sans signaler que déjà, avant les sessions de la Conférence Internationale du Travail consacrées aux questions maritimes, des ententes partielles s'étaient produites en vue d'unifier les codifications des règles du commerce par mer ou de l'engagement des gens de mer. La presque totalité de ces ensembles législatifs se trouvent en Amérique latine, et dérivent du Code de Commerce espagnol de 1885, dont nous avons constaté en passant le stade assez arriéré (cf. *supra* chap. II, p. 36). On peut relever quatre groupes, avec les numéros des articles des Codes de Commerce relatifs au rapatriement des marins.

I. Argentine, Paraguay (993, 99, 1012)

II. Colombie (134, 149 et 150) Guatémala (882, 836 et 837)

III. Honduras (626) Pérou (651 et règlement sur la Marine marchande, art. 458) Salvador 540 (1)

IV. Equateur (656, 658, 672). Vénézuéla (614, 616, 630).

Dans le même ordre d'idées, on peut citer Saint-Domingue, (252) et Haïti (249), qui reproduisent l'ancien article 252 du Code de Commerce français.

Beaucoup plus intéressante par sa date et sa valeur technique est la codification menée, par une commission

(1) Il fallait y joindre le Mexique jusqu'à la promulgation du nouveau Code du Travail dont le Chapitre XV traite des gens de mer.

internationale, des règles sur les marins communes aux quatre pays du Nord, et ayant abouti à l'adoption approximative du projet, ainsi établi, par les parlements suédois (15 juin 1922), norvégien (16 février 1923), danois (1^{er} mai 1923) et finlandais (8 mars 1924).

Le système du rapatriement et du congédiement (art. 28 à 42 de chacune des lois) y comprend quelques particularités. Il est tout d'abord assez restrictif (cf. infra chap. VI, p. 125). Mais l'obligation pour le marin de prendre le travail qu'on lui offre sur le navire de rapatriement n'existe que pour le cas de blessure ou de maladie, si son état le permet, et de rupture du contrat en cas de perte du navire (art. 28 et 41 des quatre lois). L'art. 31 des quatre textes prévoit le cas inverse de celui qui donne lieu à l'« action directe » de la jurisprudence française : celui où le capitaine aura, au défaut du consul, payé des frais de rapatriement qui n'incomberaient pas à l'armateur ; en ce cas ce dernier aura une action contre le trésor public. Il y a plusieurs circonstances où les frais doivent être mis à la charge de l'Etat, ce qui rappelle les systèmes anglo-saxons : au cas de perte ou d'innavigabilité du navire à la suite d'un sinistre maritime (art. 41 des quatre lois) ; au cas de tuberculose contagieuse (art. 28 des lois norvégienne et danoise) ; maladie vénérienne (art. 28 de la loi danoise) ; encore en ce dernier cas le rapatriement peut-il être laissé à la charge du marin. Enfin ces lois prévoient un système de contentieux provisoire, qui peut d'ailleurs être rapproché de celui d'autres législations, et qui n'est pas sans intérêt. On peut en effet considérer que l'essentiel, s'agissant de la situation d'un marin laissé à l'étranger, et presque toujours sans ressources, est qu'il soit rapatrié, et que la question de savoir à qui incombe la charge finale de cette opération est,

au regard de cette nécessité humaine, moins urgente. D'un pur point de vue juridique, par suite, le rapatriement nous paraît être une de ces mesures d'exécution purement matérielles qui peuvent être ordonnées sans qu'il soit, pour autant, tranché de question de fond, c'est-à-dire que la décision qui l'ordonne peut répondre parfaitement au type de la décision provisoire (1). C'est pourquoi tout litige regardant l'exécution du contrat d'engagement, à l'étranger, doit être porté devant le consul, aux termes de l'art. 43 des quatre lois scandinaves ; mais la décision du consul n'aura force exécutoire pour les parties que jusqu'à ce que l'affaire puisse être portée devant un tribunal du pays d'origine (il en sera de même pour le fonctionnaire de l'inscription maritime, d'après les seuls textes suédois et finlandais). De même l'art. 28 du décret royal espagnol du 26 mars 1925 organise une sorte d'instance en conciliation devant le capitaine du port, avec droit, pour la partie qui ne serait pas satisfaite de cette décision, d'intenter une action civile appropriée devant les tribunaux ordinaires. De même la loi néerlandaise du 14 juin 1930 remet à l'« autorité compétente » dans le Royaume, et au « fonctionnaire diplomatique ou consulaire appointé néerlandais » en dehors du Royaume, le contentieux de l'exécution du rapatriement (450 a) ; et ce qui caractérise les décisions de ces fonctionnaires, c'est d'être provisoires (art. 445). En réalité, en droit français contemporain, la décision du consul présente également un caractère provisoire, en ce sens que la charge des frais de rapatriement en sera attribuée que postérieurement (supra chap. IV, p. 102). La situation est comparable

(1) Cf. Sourdillat : *Contrôle juridictionnel des voies d'exécution*. Thèse Paris 1937, pp. 41 et 76.

à quelques égards à celle des nationaux français et étrangers séjournant dans certaines colonies, qui sont réglementairement tenus au départ de consigner le prix du voyage de retour, à moins qu'ils ne soient cautionnés sur place ou qu'ils n'aient un contrat d'engagement comportant une clause de rapatriement (1). Dans ce dernier cas il appert que, vu l'urgence, le juge des référés puisse être appelé à statuer sur une semblable clause et à ordonner le rapatriement : une telle décision est essentiellement provisoire, laissant entier le « principal ». La décision du consul français n'a pas d'autre portée. C'est pourquoi si l'on peut, à première vue, regarder comme un perfectionnement technique la mention, par certaines lois étrangères récentes, du caractère provisoire de la décision de l'autorité nationale, il ne faudrait pas oublier que ce caractère provisoire, conforme à une conception quasi-universelle du rapatriement, se retrouve également dans des lois qui ne le nomment pas (2).

Ce dernier exemple nous est une illustration dernière des ressemblances profondes que présentent entre elles les législations modernes en ce qui concerne le sort des gens de mer débarqués loin de leur port d'origine. Le terrain paraît tout préparé pour une unification plus poussée, par voie de conférence internationale, de ces législations. Nous allons voir dans le chapitre suivant que c'est précisément

(1) Cf. par exemple pour l'Indochine, Décret du 30 juin 1929 ; pour le Cameroun, Décret du 7 octobre 1930.

(2) Ce caractère provisoire expressément mentionné par certaines lois maritimes, a été spécialement relevé par le rapport présenté à la Conférence Internationale du Travail de 1929 par le B. I. T. (pp. 94 et 95).

une des premières questions mises à l'ordre du jour dans les travaux internationaux qui suivirent la guerre ; après avoir retracé l'histoire et l'aboutissement des discussions genevoises relatives au rapatriement des marins, nous serons à même d'évaluer la puissance de ce facteur d'évolution.

CHAPITRE VI

Conventions internationales

19. — HISTORIQUE

Si le droit maritime peut paraître la discipline juridique où l'unification des divers systèmes législatifs soit à la fois la plus souhaitable et la plus aisée, il est aussi un domaine où l'effort des nations s'est porté avec une particulière activité à la suite des traités de paix : c'est la réglementation internationale du contrat de louage de services. On doit donc s'attendre à ce que la situation des matelots ait fait l'objet de la sollicitude des organes internationaux fondés en 1919. Et de fait, dès la Conférence de Washington de 1919 fut posé le principe de Conférences spéciales au travail maritime (1).

La première session maritime de la Conférence Internationale du Travail fut tenue à Gênes en 1920. La quatrième proposition à l'ordre du jour était l' « Examen de la possibilité d'établir un statut international des marins ». La Conférence décida qu'il y avait lieu en effet de jeter les bases de ce statut, et nomma en même temps une Commission Paritaire Maritime, qui tint à partir de 1922 une réunion

(1) Sur le statut du marin dans les conventions élaborées par la Conférence Internationale du Travail, voir P. Lucas. *Le statut international des gens de mer*, 1936.

annuelle. Mais il apparut rapidement que la discussion internationale d'un texte d'ensemble relatif au statut du marin n'était pas possible en l'état des législations nationales. Peut-être y eut-il d'ailleurs une méprise de la part de certains délégués à la Conférence de Gènes lorsqu'ils votèrent le principe d'une « codification », terme auquel ils pouvaient ne pas attacher le même sens que des Français. Quoi qu'il en soit, le Bureau International du Travail prépara un projet de convention relatif au contrat d'engagement, auquel Monsieur le Doyen Ripert fut appelé à concourir ; le texte, soumis à la Commission Paritaire en décembre 1923 fut remanié, les armateurs ayant obtenu qu'y fussent jointes des dispositions disciplinaires et pénales : le texte ainsi complété fut présenté à la 4^e session de la Commission Paritaire, en 1924 ; il contenait (Tit. VI chap. I) des dispositions relatives au rapatriement. Mais les armateurs apportèrent à la 5^e session, en 1925, un contre-projet de codification, qui ne faisait que mentionner incidemment le rapatriement au cas de débarquement sur ordre du capitaine, pour renvoyer d'ailleurs sur ce point aux législations nationales. Pour harmoniser le point de vue de la Commission et celui des armateurs, une sous-commission, dont la composition devait par la suite être critiquée par les marins, fut chargée d'élaborer un nouveau projet. Mais le nouveau texte, assez proche de celui présenté par l'armement, et combattu par les marins, ne put être approuvé par la Commission, déjà dispersée.

C'est dans ces conditions que, lors de la 9^e session de la Conférence Internationale du Travail (2^e session maritime), qui se tint à Genève du 7 au 24 juin 1926, le Bureau International du Travail fut amené, abandonnant ainsi le travail d'ensemble de la Commission Paritaire, mais s'en

inspirant dans le détail de la réglementation, à ne présenter que trois avant-projets de conventions, l'un sur le contrat d'engagement des gens de mer, l'autre sur les garanties à donner aux salariés dans les sanctions disciplinaires, et celui qui nous intéresse directement, sur le rapatriement (1).

Ce dernier était assez succinct. Il comprenait cinq articles, et posait le principe du rapatriement au port d'engagement, à moins que le marin étranger ne pût être ramené dans son propre pays sans frais plus élevés ; il était prévu que le rapatriement pouvait être assuré sous forme d'un engagement à bord d'un autre navire (art. 2) ; le projet mettait les marins d'un même équipage, sans distinction de nationalité, sous la protection de l'autorité publique dont le navire porterait le pavillon (art. 5). Ainsi était déjà posée une nouvelle conception du rapatriement, qui devait prévaloir finalement, et qui, ne tenant pas compte de l'intérêt de la nation à laquelle ressortissait le navire, assurait le rapatriement dans une certaine mesure, aux marins de toutes nationalités et chargeait d'y tenir la main l'autorité nationale du navire, ainsi mise au service même de ceux sur qui elle ne pouvait compter pour sa flotte (2).

(1) Cf. Lucas, *op. cit.*, p. 44.

(2) Ces traits se trouvaient déjà dans le projet soumis à la 4^e session de la Commission Paritaire, en 1924; qui comportait un art. 39 ainsi conçu :

1. Tout marin débarqué en cours ou en fin de contrat doit être ramené au port d'engagement ou à tout autre port convenu dans le contrat. Toutefois, s'il en fait la demande et si le voyage ne s'en trouve pas prolongé, le marin sera ramené dans son pays.

2. L'autorité publique du pays dont le navire porte le pavillon sera tenue de veiller au rapatriement sans distinction de nationalité entre les marins.

3. V. page suivante.

Au début de la session se posèrent des questions de nature à renouveler les querelles précédentes : le représentant de l'armement anglais, M. Cuthbert Laws, prétendit que jamais la Conférence de Gênes n'avait entendu que la « codification » pût comprendre, comme le fit le projet préliminaire « œuvre individuelle d'un juriste français » des mesures nouvelles (1). Il soutenait aussi, ce qui était beaucoup plus pertinent, qu'on ne pouvait dissocier les questions d'engagement et de rapatriement des questions disciplinaires et pénales. Il reprochait donc au B. I. T. d'avoir élaboré des avant-projets séparés sans consulter la commission paritaire.

Sans revenir sur une discussion de procédure périmée, Monsieur de Rousiers, représentant patronal français, soutint également l'indivisibilité des dispositions légales concernant les marins : « dans ces différentes parties du contrat d'engagement des gens de mer », déclarait-il, « il y a des obligations différentes, soit pour les armateurs, soit pour les capitaines, soit pour les marins. Toutes ces obligations sont, en quelque sorte, solidaires les unes des autres, ou, plus exactement, elles sont la contre-partie les unes des autres. Je prends un exemple au hasard ; je pourrais en prendre beaucoup : si l'on a, sur le rapatriement, des exigences assez dures quelquefois, vis-à-vis des armateurs, on

3. Les frais de rapatriement ne pourront être mis à la charge du marin que dans le cas où il aura été congédié pour motif légitime.

4. Les frais de rapatriement comprennent toutes dépenses relatives au transport, au logement, à la nourriture et à l'entretien du marin à terre jusqu'au moment où il sera mis en route pour être rapatrié

(1) Compte-rendu pp. 19 et 21.

a, d'un autre côté, vis-à-vis des marins, certaines exigences en ce qui concerne la désertion » (1).

Dans le même sens M. Deckers, délégué belge, fit valoir que la Commission paritaire maritime, dans sa troisième session, avait déclaré à l'unanimité « que les règles du contrat d'engagement étaient liées à celles du rapatriement, sous son aspect civil et sous son aspect pénal » (2). Mais ces vues furent considérées par les délégués marins comme des manifestations d'un désir patronal de sabotage (3), et elles ne furent pas suivies par la Conférence. L'examen au fond des trois avant-projets fut donc confié à des commissions différentes.

La Commission du rapatriement fut présidée par le Général Ingianni, délégué gouvernemental italien. Le rapporteur fut un Irlandais, M. Deegan. Elle ajouta beaucoup de détails au texte primitif, qui comprit un article de plus.

Lorsque le nouveau projet vint en discussion, le principe même du rapatriement à la charge de l'armement ou de l'Etat fut combattu, au nom des états scandinaves fiers de leur législation neuve (cf. supra chap. V, p. 116 et suiv.), par le délégué gouvernemental suédois, M. Hennings ; pour ce dernier, en effet, le droit au rapatriement d'un marin « pleinement conscient, lors de la signature du contrat, que le voyage finira dans tel ou tel port étranger », ne paraît pas indiscutable, et il en est de même si le voyage se termine par la faute du marin ; dans ce dernier cas, il est vrai, le rapatriement est à la charge du marin, mais en fait l'Etat

(1) *Ibid.* p. 29.

(2) *Ibid.* p. 49.

(3) « A brain wave on the part of some shipowners or some lawyer getting a living out of them » (*ib.*, p. 64).

dans beaucoup de cas supportera définitivement les frais dont il aura fait l'avance. « Je me permets de demander si ce n'est pas là pousser un peu trop loin les obligations juridiques des Etats parce que, je me permets de le souligner, il ne s'agit pas ici de l'assistance volontaire que les Etats, en général, prêtent à leurs ressortissants qui se trouvent à l'étranger sans ressources » (1). Mais cette objection ne fut pas retenue : M. Hoskin, délégué anglais, fit valoir notamment que l'intervention universelle de l'assistance volontaire dont parlait le délégué suédois ôtait beaucoup de valeur à l'argument financier invoqué. Aussi la Conférence adopta-t-elle sur ce point le texte de l'avant-projet disposant (art. 2) que « tout marin débarqué en cours ou en fin de contrat » avait droit au rapatriement, expression reproduite par l'art. 3 de l'avant-projet remanié.

La discussion fut beaucoup plus épineuse quant à la situation faite aux marins étrangers. On sait (2) que la notion même de rapatriement est conditionnée par le degré de protection accordé aux membres de l'équipage d'une nationalité autre que celle du navire. L'art. 2 de l'avant-projet représentait pour eux un système analogue à celui qui devait être mis en vigueur en France quelques mois plus tard, c'est-à-dire celui du retour au port d'engagement (3). Contre ce système M. Cuthbert Laws faisait valoir qu'il n'y avait aucun intérêt à rapatrier les marins étrangers au navire, engagés hors de leur pays d'origine, puisqu'ils étaient déjà, au moment de l'engagement, expatriés par le fait d'événements sans rapports avec l'engagement nouveau et qu'ils

(1) *Ibid.*, p. 201.

(2) Cf. *supra* Chap. II, p. 39.

(3) En France, c'est le port d'embarquement (*supra* Chap. II, p. 41).

pouvaient après leur nouveau contrat trouver encore à s'engager ; on gratifierait ainsi les « rolling stones » (1) d'un voyage supplémentaire et gratuit. A quoi le délégué gouvernemental italien devait rétorquer (2) que la mentalité vagabonde pouvait aussi bien être le fait de nationaux du navire, et que l'argument tiré de la possibilité du réemploi était également valable pour eux. Le délégué britannique Baker faillit mettre à bas l'innovation du Bureau relative au rôle de l'autorité publique à laquelle ressortissait le navire, en insistant sur le soin particulier donné par tous les consuls à leurs nationaux, mais il obtint le rapatriement du marin étranger lorsque celui-ci avait été engagé dans son propre pays : les délégués ouvriers avaient en effet attiré l'attention de la Conférence sur la distance qui pouvait séparer le port d'engagement du port d'embarquement (3). Finalement le texte de l'art. 3 tel qu'il avait été rédigé par le Comité de rédaction après avoir été arrêté par la Commission fut entièrement voté : il était ainsi conçu :

« Tout marin débarqué en cours ou en fin de contrat a le droit d'être ramené soit dans son pays, soit à son port d'engagement, soit au port de départ du navire, suivant les prescriptions de la législation nationale, qui doit prévoir les dispositions nécessaires à cet effet, et notamment déterminer à qui incombe la charge du rapatriement ».

« Le rapatriement est considéré comme assuré lorsqu'il est procuré au marin un emploi convenable à bord d'un navire se rendant à l'une des destinations déterminées en vertu du paragraphe précédent ».

(1) *Ibid.*, p. 226.

(2) *Ibid.*, p. 321.

(3) *Ibid.*, p. 206.

« Est considéré comme rapatrié le marin qui est débarqué soit dans son propre pays, soit dans son port d'engagement ou dans un port voisin, soit dans le port de départ du navire ».

Toutefois le dernier paragraphe, qui avait été présenté à la Conférence ainsi conçu : « Le présent article ne s'applique pas au marin engagé dans un pays autre que le sien », et qui était dû à l'initiative de M. Baker, membre de la Commission, reçut lors de la discussion en Conférence, la forme suivante, sur l'impulsion du délégué gouvernemental italien (1) : « la législation nationale, et, à défaut de dispositions législatives, le contrat d'engagement, déterminera les conditions dans lesquelles a droit à être rapatrié le marin étranger embarqué dans un pays autre que le sien. Les dispositions des paragraphes précédents restent néanmoins applicables au marin embarqué dans son propre pays ». Cet amendement parut regrettable aux armateurs qui, en grande partie à cause de cela, repoussèrent le projet.

Une autre discussion, beaucoup plus académique, eut lieu au sujet des navires de guerre : tout le monde était d'accord pour exclure leurs équipages des prévisions de la Convention, mais le représentant anglais Wolfe exposa que le comité de coordination (qui devait déterminer le domaine d'application commun aux deux conventions sur le contrat d'engagement et sur le rapatriement) était opposé à toute formule excluant plutôt les navires que les hommes, l'essentiel étant d'accorder le bénéfice de la convention à toutes les personnes embarquées en vertu d'un contrat (on articles of agreement), même si elles se trouvaient sur un navire propriété publique ; un délégué allemand faisait prévaloir

(1) *Ibid.*, p. 323.

au contraire la législation allemande, visant le navire et non des catégories de marin. Finalement le texte, revu par le comité de rédaction et adopté par la Conférence, exclut dans son art. 1^{er}, outre les navires de guerre, les « navires d'Etat n'ayant pas une affectation commerciale ».

Ce ne sont d'ailleurs pas les seuls navires exclus de la Convention : d'après l'art. 1 en effet celle-ci ne s'appliquait pas non plus « aux navires affectés au cabotage national, aux yachts de plaisance, aux bâtiments compris sous la dénomination de « Indian country craft », aux bateaux de pêche, aux bâtiments d'une jauge brute inférieure à 100 tonneaux ou 300 m. cubes, et, s'il s'agit de navires affectés au « home trade », d'une jauge inférieure à la limite fixée pour le régime particulier de ces navires par la législation nationale en vigueur au moment de l'adoption de la présente convention ».

Le home trade, catégorie spécifiquement anglaise, est défini en termes généraux par l'art. 2 comme étant le « commerce entre les ports d'un pays donné et les ports d'un pays voisin dans les limites géographiques fixées par la législation nationale ».

Nous avons vu plus haut en quels termes la Convention excluait en son art. 1 les navires de l'Etat : elle exclut systématiquement, en son art. 2, « les équipages de la flotte de guerre et les autres personnes au service permanent de l'Etat ». De plus elle exclut les capitaines, pilotes, élèves des navires-écoles, et apprentis liés par un contrat d'apprentissage. L'exception du capitaine et des apprentis, comme celle des navires de pêche, encore plus injustifiable que celle des yachts et des navires affectés au « home trade », a paru tellement flagrante que la même Conférence de 1926 a adopté deux « recommandations » aux Gouvernements, l'une de

prendre des mesures en vue d'assurer le rapatriement des capitaines, et des apprentis engagés par contrat spécial, l'autre de prendre des mesures propres à assurer le rapatriement des marins pêcheurs, c'est-à-dire de toute personne employée à bord d'un navire de pêche.

Telle est la Convention adoptée le 24 juin 1926 par la Conférence Internationale du Travail, et qui porte le n° 23.

20. — *SORT DE LA CONVENTION DU 24 JUIN 1926*

On lui a reproché, outre l'étroitesse de son domaine d'application, l'imprécision de ses dispositions quant à la charge des frais de rapatriement : c'est même là le second grief ayant motivé l'opposition des armateurs. On a vu plus haut, il est vrai, que l'art. 3 du texte s'en remettait, sur ce point, aux législations nationales. Sans doute était-il difficile de faire mieux. Mais, de plus, le but de la Conférence, consacrée au sort des salariés, n'était pas de régler les rapports de l'armement avec l'Etat. La Convention détermine seulement les cas où les frais ne peuvent être mis à la charge du marin : ce sont (art. 4) ceux où il a été délaissé en raison :

- « a) d'un accident survenu au service du navire
- b) d'un naufrage
- c) d'une maladie qui n'est due ni à son fait volontaire, ni à une faute de sa part
- d) de congédiement pour toutes causes qui ne lui sont pas imputables ».

Les législations nationales conservent donc, aux termes même de l'art. 3 rapporté ci-dessus, la tâche de « déterminer à qui incombe la charge du rapatriement ». Il faut

même admettre que le règlement de comptes puisse être, dans certains cas, international, puisque, comme on l'a vu, l'art. 5 de l'avant-projet, devenu article 6 de la Convention, admettait que l'autorité consulaire dont ressortissait le navire pût être amenée à avancer les frais de retour à des marins étrangers : « l'autorité publique du pays dans lequel le navire est immatriculé est tenue de veiller au rapatriement de tous les marins dans les cas où la présente convention leur est applicable, sans distinction de nationalité : s'il est nécessaire, elle fera l'avance des frais de rapatriement ». Dans les cas où le rapatriement aura ainsi été effectué, pour le compte soit du marin étranger, soit de l'Etat étranger, le Gouvernement dont dépend le consul qui a fait l'avance pourra se retourner contre l'Etat étranger pour se faire rembourser, soit que l'Etat étranger en conserve définitivement la charge, soit qu'il se fasse rembourser par le marin. Bien entendu, dans les cas où le rapatriement demeurerait à la charge de l'armement, c'est contre ce dernier que l'Etat se rembourserait.

Le cas des matelots malades ou blessés restait en dehors de la Convention. C'était pourtant un point où l'accord devait se faire plus aisément que sur le rapatriement en général, malgré des divergences de détail portant notamment sur la relation nécessaire entre le service et la maladie, et sur la responsabilité éventuelle du marin. Sur ces points le rapport du B. I. T. à la Treizième session de la Conférence Internationale du Travail, en 1929, apportait toutes les précisions désirables (1). Cette Conférence devait discuter, en effet, entre autres sujets, de la protection des gens de mer en cas de maladie. Mais on n'aboutit alors à aucune

(1) Voir notamment pp. 40 s., 73 s.

décision, la première étape de la procédure habituelle de double discussion fut seulement franchie. La question fut reprise en 1930 et 1931 par le B. I. T., et en 1935 par une Réunion Maritime Préparatoire à la 21^e session. Enfin cette dernière session (4^e session maritime, avec la 22^e session consacrée à l'âge d'admission) fut tenue à Genève du 6 au 24 octobre 1936. La Conférence adopta sans discussion l'art. 7 de l'avant-projet du B. I. T., auquel la Commission n'avait fait subir que quelques retouches de rédaction et qui était devenu l'art. 6 de la nouvelle convention, relative aux « Obligations de l'armateur en cas de maladie, d'accident ou de décès des gens de mer », adoptée par la Conférence le 24 octobre 1936, et qui porte le n° 55. Cet article est ainsi conçu :

« Art. 6 : 1. — L'armateur doit supporter les frais de rapatriement de tout malade ou blessé débarqué en cours de route par suite d'une maladie ou d'un accident.

2. — Le port de rapatriement doit être :

- a) ou le port d'engagement
- b) ou le port de départ du navire
- c) ou un port du pays du malade ou du blessé ou du pays dont relève le malade ou le blessé
- d) ou un autre port fixé par accord entre l'intéressé et le capitaine ou l'armateur, avec l'approbation de l'autorité compétente.

3. — Les frais de rapatriement doivent comprendre toutes dépenses relatives au transport, au logement et à la nourriture du malade ou du blessé pendant le voyage, ainsi que les frais d'entretien du malade ou du blessé jusqu'au moment fixé pour son départ.

4. — Si le malade ou le blessé est en état de travailler, l'armateur peut s'acquitter de la prestation de rapatriement à sa charge en lui procurant un emploi convenable à bord d'un navire se rendant à l'une des destinations prévues au § 2 du présent article ».

En ce qui concerne le domaine d'application de ces dispositions, les art. 1 et 2 de la Convention, qui se réfèrent à toutes les obligations de l'armateur envers le marin malade et blessé, parmi lesquelles le rapatriement, apportent diverses restrictions. L'article 1 rappelant en cela l'art. 1 de la Convention de 1926, exclut les personnes employées sur un navire de guerre, ou n'effectuant pas une navigation maritime. Il permet en outre aux états signataires de prévoir des exceptions concernant notamment les équipages des navires appartenant à une autorité publique lorsque ces navires n'ont pas une affectation commerciale, des bateaux de pêche côtière, de ceux d'une jauge brute inférieure à 25 tonneaux, des embarcations primitives telles que dhours et jonques, et les pilotes. Il est remarquable que, différant en cela de la Convention n° 23, la Convention n° 55 n'exclut pas le capitaine et les apprentis du bénéfice du rapatriement.

L'article 2 rend la Convention acceptable pour les législations les plus restrictives quant aux cas de maladie ou de blessure donnant droit au rapatriement. Il leur laisse en effet une grande latitude :

« I. — Les obligations de l'armateur doivent couvrir les risques :

- a) de maladie ou d'accident survenus entre la date stipulée dans le contrat d'engagement pour le commencement du service, et l'expiration de l'engagement...

2. — Toutefois la législation nationale peut prévoir des exceptions :

- a) pour l'accident qui n'est pas survenu au service du navire
- b) pour l'accident ou la maladie imputables à un acte ou faute intentionnelle ou à une inconduite du malade, du blessé ou du décédé
- c) pour la maladie ou l'infirmité dissimulées (sic) volontairement au moment de l'engagement.

3. — La législation nationale peut prévoir que les obligations de l'armateur ne s'appliquent pas en ce qui concerne la maladie, ni en ce qui concerne le décès imputable directement à la maladie, lorsque la personne employée a refusé de se soumettre à un examen médical au moment de l'engagement ».

L'art. 10 laisse encore aux législations nationales la faculté de mettre l'obligation au rapatriement à la charge des pouvoirs publics.

Enfin l'art. 11 dispose qu'on doit assurer « l'égalité de traitement à tous les marins, sans distinction de nationalité, de résidence ou de race ».

La Convention n° 23, sur le rapatriement des gens de mer en général, a été ratifiée par les pays et aux dates suivants :

Belgique 30 octobre 1927 (en même temps que la Convention n° 22)

Luxembourg 16 avril 1928

Cuba 7 juillet 1928

Estonie 9 juillet 1928

Yougoslavie 30 septembre 1929

Italie 10 octobre 1929

Bulgarie 29 novembre 1929

Allemagne 14 mars 1930

Irlande 5 juillet 1930

Espagne 23 février 1931

Pologne 8 octobre 1931

Uruguay 6 juin 1933

Colombie 20 juin 1933

Nicaragua 12 avril 1934

Mexique 12 mai 1934

Chine 2 février 1936.

La plupart de ces ratifications portent la même date que les ratifications de la Convention n° 22 sur le contrat d'engagement des gens de mer.

La Grande-Bretagne, bien qu'ayant ratifié la 22^e Convention le 14 juin 1929, s'abstint de ratifier celle concernant le rapatriement ; par une lettre du 11 juin 1929 le secrétaire d'Etat pour les affaires étrangères se contenta d'annoncer l'intention où était son Gouvernement de ratifier la Convention aussitôt que six au moins des principaux pays maritimes auront fait enregistrer leur ratification. De même la ratification australienne de la Convention n° 22 fut enregistré le 1^{er} avril 1935 sans avis favorable à la Convention n° 23 comme la ratification de la Convention 22 par l'Inde avait été seule enregistrée, le 31 octobre 1932. Le conseil privé Japonais avait décidé le 4 juillet 1928 d'ajourner la ratification des deux conventions.

Il est un groupe de pays dont l'opposition pouvait être prévue : ce sont les pays du Nord. La réponse de la Norvège est la plus caractéristique ; dans un rapport adopté par le Storting le 21 juin 1927, le Ministre des affaires sociales présente comme premier argument que la ratification de la Convention nécessiterait des modifications au Code des

marins, et que l'avis du Ministère de la justice était défavorable pour le moment « à une révision partielle du Code des marins qui est une loi nouvelle et moderne et qui, résultant d'une coopération interscandinave, est essentiellement en harmonie avec le code des marins en vigueur dans les autres pays du Nord ». A ce motif qui valait également contre la convention n° 22, on invoquait, en ce qui touchait le rapatriement « que ces modifications, qui seraient importantes, entraîneraient des frais supplémentaires pour l'Etat et un surcroît de tâche pour les autorités norvégiennes ». Le ministère du Commerce ne croyait pas non plus que ces modifications s'imposaient dans les conditions actuelles « étant donné les vastes conséquences d'ordre financier qui, selon les expériences faites par ce ministère, résulteraient d'une extension du droit de rapatriement ».

Le Riksdag suédois avait également ajourné la ratification, le 7 mai 1927, des deux conventions, et une lettre du ministre des affaires sociales du 21 mars 1935 fit valoir que, bien que la convention laissât à la législature nationale le soin de déterminer à qui incombait en dernier lieu la charge du rapatriement, « le Gouvernement constatait qu'il serait nécessaire de recouvrer les sommes qui, au cas où la convention serait ratifiée, devraient être déboursées. Or le Gouvernement était porté à croire qu'en fin de compte ces frais resteraient à la charge de l'Etat ».

De même le Riksdag danois laissa devenir caduc le projet de ratification des deux conventions, dont il avait été saisi le 3 novembre 1926, et le ministre finlandais des affaires sociales fit savoir par une lettre du 19 février 1931 que « toute proposition tendant à modifier la loi sur les

marins avait été jugée impossible du fait qu'elle serait défavorable aux marins eux-mêmes » (1).

Les Pays-Bas déclarèrent que la loi du 14 juin 1930 sur le contrat d'engagement contenait des dispositions sur le rapatriement. Par lettre du 20 février 1933 le ministre de l'Economie nationale et du Travail fit connaître que l'entrée en vigueur de cette loi permettrait la ratification de la convention. Nous avons vu plus haut (2) que cette loi était entrée en vigueur en 1937. Mais jusqu'ici la ratification de la convention n'a pas encore été enregistrée.

La Convention n° 55 sera sans doute également repoussée par les pays du Nord. Déjà le Gouvernement norvégien a proposé l'ajournement de la ratification, dans un rapport au Storting du 12 mars 1937. Le Gouvernement suédois a de même proposé au parlement, le 25 février 1938, d'ajourner toute modification au statut du marin jusqu'à une nouvelle conférence des pays du Nord.

En Belgique, le Sénat (2 février 1937) et la Chambre des représentants (17 février 1938) ont adopté un projet de loi approuvant la ratification. Le Gouvernement néerlandais a fait connaître au contraire, le 7 janvier 1938, à la deuxième Chambre des Etats-Généraux, que la ratification n'était pas proposée pour le moment.

En France la Chambre des députés a été saisie le 25 novembre 1937 d'un projet de loi tendant à la ratification de la convention n° 55. Quant à la ratification de la convention n° 23 (3) elle était intervenue dès 1929, par une loi du

(1) Rapport sommaire du B. I. T. sur l'activité de l'organisation en matière maritime de 1929 à 1936.

(2) Cf. *supra* Chap. V, p. 113.

(3) La recommandation relative au rapatriement des apprentis et des capitaines posait des principes « qui sont dorés et déjà inscrits dans

17 février, enregistrée au secrétariat général de la Société des Nations le 4 mars, et promulguée par décret du 14 avril. De ce fait, le système de 1926 tel que nous l'avons exposé se trouve légèrement altéré, en ce qui concerne le sort des marins étrangers. Sur les autres points il ne peut y avoir difficulté, puisque la convention s'en remet aux législations nationales du soin de fixer la charge du rapatriement, et que les cas, énumérés par l'art. 4, où ce rapatriement ne peut être mis à la charge du marin, correspondent à la loi française. Pour les marins étrangers au contraire, l'art. 3 de la Convention, nous l'avons vu, diffère sensiblement de l'art. 119 § 2 de notre Code. On ne saurait reprocher à la convention d'imposer une charge nouvelle à l'armement français ; ce sont au contraire les législations nationales qui ont la faculté d'ordonner le rapatriement soit dans le pays du marin, soit au voisinage du port d'engagement, soit au port du départ du navire, et de déterminer à qui en incombe la charge. Mais la loi française ne prévoit que le port d'embarquement, qui ne coïncide nécessairement avec aucun de ceux énumérés plus haut ; sur ce détail seul des difficultés pourraient se produire. Il en sera de même lorsque sera ratifiée la Convention n° 55 dont l'art. 6 consacre la même acception du port de rapatriement. De plus la convention de 1926 implique que le rapatriement, s'il n'est pas assuré par le capitaine français, devra être diligenté par l'autorité maritime française, et c'est peut-être là l'innovation la plus certaine.

On voit donc que la codification genevoise a peu ou prou modifié la loi française, et que sa ratification ne faisait

notre réglementation maritime » (Circ. du 30 mai 1927. B. O. Mar. Marchande, p. 293).

donc pas de sérieuses difficultés. L'attitude de maints pays montre que lorsqu'il s'est agi au contraire, en adoptant la convention n° 23, d'ajouter quelques charges, soit à l'état, soit à l'armement, ce changement ne leur a pas paru désirable. Ainsi nous rencontrons, sans l'avoir cherché, un des nombreux exemples de la générosité en matière sociale, de la France, qui la met en tête de tout progrès international en la matière, parfois au détriment de ses intérêts.

CONCLUSION

Arrivés au terme de cette étude, nous sommes amenés à nous demander si l'examen des divers aspects de droit au rapatriement ne nous permet pas une analyse de celui-ci de nature à apporter un peu de clarté dans l'exposé d'ensemble de la question. Il semble en effet, dans des discussions telles que celles de la Conférence Internationale du Travail, que par le terme de rapatriement les divers orateurs n'aient pas en vue la même chose, et que par exemple lorsque le délégué britannique M. Hoskin reconnaissait le rapatriement du marin comme une nécessité universellement admise, il n'employait pas le terme tout à fait dans la même acception que M. de Rousiers faisant du rapatriement un incident susceptible de naître à la fin du contrat d'engagement : le premier ayant manifestement en vue le résultat matériel à obtenir, et le second la charge juridique avec ses conséquences pécuniaires à régler entre armateur et marins. Bien mieux, nous avons observé ce phénomène juridique, qui n'est pas spécifiquement français, que le soin d'assurer au marin le voyage de retour peut être confié à une autorité à qui il est permis ensuite d'en récupérer le coût. Quelle est donc l'obligation de cette autorité ? n'a-t-elle pas un autre objet que l'obligation de l'armateur qui devra finalement payer une somme d'argent ? Devant ces constatations nous croyons possible de dédoubler l'obligation au rapatriement : à la charge du navire, et en fait à la charge du capitaine, comme à la charge de l'autorité française, il y a toujours une obligation de faire : celle de veiller au rapatriement.

ment : cette obligation sera légère si le voyage de retour est assuré par un nouvel engagement, plus lourde s'il faut par exemple organiser le débarquement et l'hospitalisation d'un grand blessé. Mais de toute façon cette obligation est intransportable ; elle entre dans l'activité de l'agent de l'Etat ou de l'armateur. Il y a aussi une obligation pour quelqu'un de payer les frais du rapatriement lorsque le voyage de retour n'aura pu être effectué exclusivement sur un navire employant le rapatrié. Cette obligation est une obligation contractuelle de l'armateur, quand elle n'est pas à la charge de l'Etat, ou à la charge du marin (lequel ne saurait avoir contracté d'obligation envers lui-même). Mais en outre le personnage chargé de l'obligation de faire est chargé, s'il en est besoin, de régler les frais de retour pour le compte de la personne à qui ce paiement incombe finalement : il y a là une obligation originale, comparable à celle de la caution, et qui, faisant partie des attributions du capitaine ou de l'autorité française, peut être considérée comme un accessoire de l'obligation de faire, ayant toutefois d'avec cette dernière cette différence qu'elle est génératrice d'une autre opération juridique future, celle qui consistera à attribuer à qui de droit la charge finale des frais avancés. Il y a donc deux obligations ou ensembles d'obligations distinctes, reposant sur des sujets différents : 1) obligation de faire, et éventuellement d'avancer des fonds (sans avoir qualité à notre avis pour procéder à l'imputation de la dette) (1), à la charge du capitaine ou de l'autorité maritime, 2) obligation éventuelle de conserver ou de prendre la charge de l'avance de fonds faite, à la charge du navire, de l'Etat, ou du marin.

(1) Cf. *supra* Chap. IV, p. 81.

C'est sur la première de ces obligations, et sa plus grande extension possible que, l'on tombera facilement d'accord : l'important est en effet que le marin soit rapatrié, et peu importe, à considérer les choses sous cet angle objectif, qui en fera les frais.

La seconde obligation fera au contraire l'objet de mainle discussion, et c'est elle qui se modifiera avec l'évolution de la législation, selon que celle-ci sera individualiste, ou socialisante, ou disposée à charger une classe de citoyens plutôt que l'Etat.

On pourrait alors résumer ainsi le système de notre Code du Travail maritime :

I) L'obligation de faire existe dans tous les cas concurremment à la charge du capitaine et de l'autorité maritime (sauf, dans une opinion, s'agissant de marins étrangers). L'avance des frais peut appartenir au navire, en particulier au cas de maladie ou de blessure non causée par un fait intentionnel ou une faute inexcusable du marin. Au défaut du navire et de façon générale, elle appartient à l'autorité maritime, c'est-à-dire à l'Etat, en particulier s'il s'agit du rapatriement d'un prévenu.

II) L'obligation de payer ces frais sans recours pèse en principe sur le navire. Elle peut incomber au marin s'il en a été ainsi convenu, ou si le débarquement est causé par un motif disciplinaire, ou une infraction, ou une incapacité physique causée par une faute dolosive. L'obligation de payer ne revient à l'Etat qu'au cas de personnel de la Marine nationale ou de prévenu finalement relaxé ou acquitté.

Des raccourcis analogues pourraient être dressés des différents systèmes législatifs. Ainsi l'originalité des législations anglo-saxonnes ou scandinaves serait de soulager l'armement, aux dépens de l'Etat, dans certains cas de la

deuxième obligation, et parfois de la première. Les traits caractéristiques de la convention de 1926 seraient :

1° de ne prendre à peu près aucune décision sur la deuxième obligation, se contentant d'énumérer quelques cas où elle ne peut être mise à la charge du marin,

2° de généraliser seulement la première, exprimant de la façon la moins restrictive les devoirs de diligence de l'autorité publique du pavillon du navire.

Mais il n'est peut-être pas utile de pousser plus avant cette analyse théorique car, en réalité, nous avons constaté que l'obligation juridique d'avancer les frais se traduisait fréquemment par l'obligation de fait d'en conserver la charge. Et c'est, on l'a vu, l'argument par lequel les scandinaves combattaient le projet de convention que notre schéma simpliste tendrait pourtant à présenter comme acceptable par toutes les législations. Les réalités économiques prévalent ici, comme il est normal, sur la fiction du droit pur : à partir du moment où l'on a admis que le marin ne pouvait être laissé à lui-même loin de son ciel natal, on admettait par là même que son rapatriement pouvait être une charge de l'Etat ou de l'armateur ; la logique juridique française a seulement fait prévaloir que la responsabilité de ce dernier qui trouve profit dans le voyage d'aller, entraînait l'obligation pour lui d'assurer le voyage de retour dans la plupart des cas. Ce mode de réalisation d'un postulat humanitaire est une des nombreuses charges de l'armement français.

DOCUMENTS ANNEXES

Annexe I

PRIX DE PASSAGE DES RAPATRIÉS A BORD DES BATIMENTS DE COMMERCE FRANÇAIS

Sirey. — Lois annotées 1931, 205. L'art. 11 dans sa réduction actuelle est ainsi conçu : « Les capitaines de navires de commerce et de pêche qui effectuent des rapatriements sur réquisition reçoivent, à leur arrivée à destination, les indemnités suivantes, nourriture comprise. Par homme et par jour :

TABLEAU A (D. du 22 septembre 1891)

Grades et fonctions des passagers	Taux des indemnités (1) Navires	
	Paquebots et cargos mixtes	Cargos et voiliers (2)
1^{re} Catégorie. — Capitaines au long cours embarqués comme capitaines, seconds ou officiers. Capitaines de la Marine Marchande ou au cabotage, lieutenants au long cours et officiers de la Marine Marchande embarqués, soit comme capitaines d'un navire armé au cabotage ou à la pêche, soit comme seconds capitaines sur les navires armés au cabotage d'une jauge d'au moins 2.000 tonneaux, soit comme officiers sur les navires armés au long cours. Capitaines de pêche, embarqués comme capitaines. Officiers mécaniciens titulaires du brevet supérieur ou du brevet de 1 ^{re} classe embarqués, soit comme chefs mécaniciens, soit comme mécaniciens chefs de quart. Médecins pourvus du diplôme de docteur, Commissaires de la Marine Marchande	42	25

(1) Indépendamment des indemnités ci-dessus, il y aura lieu de rembourser, le cas échéant, le montant des taxes régulièrement perçues dans certains ports maritimes pour chaque voyageur.

(2) Les voiliers comportant des appareils auxiliaires pour faciliter l'entrée et la sortie des ports sont considérés comme voiliers.

Grades et fonctions des passagers	Taux des indemnités (1) Navires	
	Paquebots et cargos mixtes	Cargos et voiliers (2)
2^e Catégorie. — Capitaines de la Marine Marchande ou au cabotage, lieutenants au long cours et officiers de la Marine Marchande embarqués comme officiers sur des navires autres que ceux visés à la 1^{re} catégorie ci-dessus. Elèves-officiers diplômés de la Marine Marchande. Maîtres au cabotage embarqués comme capitaines. Capitaines de pêche embarqués comme seconds. Officiers mécaniciens titulaires du brevet de 2^e classe embarqués, soit comme chefs mécaniciens, soit comme mécaniciens chefs de quart. Elèves officiers mécaniciens brevetés. Médecins non pourvus du diplôme de docteur. Commissaires adjoints et aides-commissaires. Radiotélégraphistes, titulaires du certificat de 1^{re} classe chefs de poste.....	30	19
3^e Catégorie. — Lieutenants au cabotage et maîtres au cabotage embarqués comme chefs de quart. Patrons brevetés commandants aux grandes pêches d'Islande. Patrons brevetés au bornage et patrons brevetés à la pêche embarqués soit comme patrons, soit comme chefs de quart. Mécaniciens de 3^e classe et mécaniciens spéciaux pratiques embarqués, soit comme chefs mécaniciens, soit comme chefs de quart. Inscrits maritimes non brevetés embarqués comme chefs de quart. Maîtres d'équipage. Maîtres charpentiers. Capitaines d'armes. Premiers chauffeurs. Ouvriers mécaniciens. Graisseurs. Alimenteurs. Radiotélégraphistes de 1^{re} classe non chefs de poste et radiotélégraphistes de 2^e classe. Economes. Intendants. Restaurateurs. Chefs de cuisine et femmes de chambre.....	24	17
4^e Catégorie. — Patrons pêcheurs non brevetés ou seulement titulaires du certificat de capacité. Matelots. Novices. Mousses. Chauffeurs. Soutiers. Agents du service général non compris dans les trois premières catégories et tous autres navigateurs provenant de l'équipage d'un navire de commerce.....	19	15
5^e Catégorie. — Passagers de l'ordre civil recevant la ration de l'équipage.....	24	16

Annexe II

CLASSEMENT DES RAPATRIÉS A BORD DES BATIMENTS DE COMMERCE FRANÇAIS (logement et nourriture)

TABEAU B

Catégorie de Passagers	A bord des paquebots subventionnés	A bord des vapeurs affectés à un service régulier	A bord des vapeurs ordinaires	A bord des voiliers
Passagers de la 1 ^{re} Catégorie	Table : 2 ^e classe. Logement correspondant.	Table : 2 ^e classe. Logement correspondant.	Table du Capitaine. Logement correspondant.	Table du Capitaine. Logement correspondant.
Passagers de la 2 ^e Catégorie	Table des Officiers	Table des Officiers	Table des Officiers ou à défaut du Maître d'équipage. Logement correspondant.	Table des Officiers ou à défaut du Maître d'équipage. Logement correspondant.
Passagers de la 3 ^e Catégorie	Table des Maîtres Logement correspondant.	Table des Maîtres Logement correspondant.	Table du Maître d'Equipage. Logement correspondant.	Table du Maître d'Equipage. Logement correspondant.
Passagers des 4 ^e et 5 ^e Catégories	Ration	Ration	Ration	Ration

On pourra comparer avec le classement plus récent des passagers de l'Etat (cf. document 5).

Annexe III

TABLEAU A (D. 31/12/1935)

NOMENCLATURE DES AFFECTIONS MÉDICALES ET CHIRURGICALES

	Nombre de jours		Nombre de jours
A. — Affections médicales			
Accès de paludisme.....	10	Endocardite aiguë	50
Accidents dus à la chaleur.....	35	Entéro-colite	50
Alcoolisme aigu (delirium tremens)...	20	Erysipèle	40
Angine aiguë	20	Fièvre jaune	60
Angine diphthérique	60	Fièvre ondulante	120
Angine de Vincent.....	35	Fièvre paludéenne	60
Artérite oblitérante	60	Fièvre typhoïde et paratyphoïde.....	90
Asphyxie accidentelle	35	Gale	8
Béribéri	60	Gastrite	30
Blennorrhagie compliquée	40	Glaucome	60
Bronchite légère ou banale.....	15	Grippe simple	25
Bronchite aiguë	30	Grippe avec complication.....	60
Bronchite suspecte	90	Goutte (épisode aigu).....	40
Broncho-pneumonie	55	Hémorragie cérébrale et accidents consécutifs	120
Charbon	40	Ictère simple	35
Choléra	60	Ictère grave ou infectieux.....	60
Cirrhose du foie (accidents aigus)...	90	Intoxication alimentaire	20
Colibacillose (accidents aigus).....	60	Iritis	40
Coliques hépatiques	30	Kératite	60
Coliques néphrétiques	25	Laryngite aiguë	20
Commotion cérébrale	30	Lésion valvulaire du cœur.....	120
Conjonctivite simple légère	10	Lumbago	20
Conjonctivite aiguë	20	Maaladie de Basedow.....	90
Conjonctivite purulente	60	Méningites aiguës	60
Congestion du foie	40	Myélite d'origines diverses	120
Congestion pulmonaire	45	Néphrite aiguë	90
Coqueluche	40	Névralgies à sièges divers.....	25
Crise appendiculaire (sans opération)	20	Névralgies sciatiques	60
Cystite aiguë	30	Névrites	60
Cystite tuberculeuse	120	Oreillons	30
Dengue	20	Otite externe	10
Diabète avec complication.....	90	Otite moyenne	50
Diabète sans complication.....	30	Peste	60
Diarrhée et entérite aiguës.....	30	Phlébite	90
Diarrhée des pays chauds.....	90	Pleurite	25
Dysenterie bacillaire	50	Pleurésie sèche	40
Dysenterie amibienne aiguë.....	55	Pleurésie à épanchement.....	90
Dyspepsie légère	20	Pleurésie purulente	120
Eczéma	40	Pneumonie	55
Eczéma variqueux	90	Psoriasis	50
Electricité (Accidents dus à).....	20	Purpura de causes diverses.....	90
Embarras gastrique simple.....	15	Rhumatisme articulaire aigu.....	45
Emphysème pulmonaire (épisode aigu)	50	Rhumatisme chronique (épisode aigu)	60
Empoisonnements accidentels	30	Rougeole	30
Encéphalite léthargique	120	Scarlatine	60
		Scorbut	60

	Nombre de jours		Nombre de jours
Septicémie	60	Fracture jambe	100
Syphilis à la période de contagion....	60	Fracture jambe (compliquée).....	150
Tétanos	30	Fracture mâchoire inférieure.....	120
Trachome	90	Furoncles et abcès tubéreux.....	30
Tuberculose pulmonaire évolutive.... (1)	180	Gelures	30
Tuberculose ostéo-articulaire évolutive (1)	180	Hématomes	30
Troubles mentaux	120	Hémorroïdes à opérer.....	40
Typhus exanthématique	60	Hernie à opérer.....	55
Varicelle	30	Hydrathrose	50
Varirole	90	Hydrocèle	30
Vers intestinaux (ténias et autres)...	5	Hygroma	30
Zona	35	Kystes superficiels	30
		Kystes profonds (hydatiques).....	120
B. — Affections chirurgicales		Luxation de la clavicule.....	35
Abcès	40	Luxation du coude.....	50
Abcès du foie	120	Luxation épaule	60
Adénites aiguës	30	Luxation genou	70
Adénites tuberculeuses	90	Luxation hanche	90
Anthrax	45	Luxation petites articulations.....	30
Appendicite à opérer.....	50	Luxation poignet	40
Arthrite sèche	40	Lymphangite	30
Arthrite avec complications.....	70	Lymphogranulematose	90
Brûlures légères	10	Mal perforant plantaire.....	90
Brûlures du 1 ^{er} degré.....	20	Mastoi'dite	60
Brûlures du 2 ^e degré.....	35	Métrite hémorragique	40
Brûlures du 3 ^e degré.....	60	Occlusion intestinale à opérer.....	80
Brûlures compliquées	90	Ongle incarné	30
Calculs vésicaux	60	Orchite d'origine vénérienne.....	40
Cataracte opérable	60	Orchiépididymite tuberculeuse	110
Contusion légère	25	Ostéomyélite aiguë	80
Contusion grave	50	Ostéomyélite chronique	150
Coxalgie	120	Panaris	30
Entorse du coup de pied.....	35	Péritonite aiguë	60
Entorse du genou.....	50	Péritonite tuberculeuse	120
Entorses (autres)	25	Phlegmon	60
Evidement Pétro mastoïdien.....	90	Plaie simple	20
Fissure à l'anus.....	50	Plaie contuse	30
Fistule à l'anus.....	50	Plaie infectée	40
Fracture avant-bras	60	Plaie à grands délabrements.....	60
Fracture bassin	120	Prostatite à opérer.....	90
Fracture bras	60	Pyélonéphrite	90
Fracture clavicule	40	Rupture de l'urèthre.....	90
Fracture colonne vertébrale.....	150	Salpingites	60
Fracture côtes	40	Tumeurs bénignes	30
Fracture crâne	130	Tumeurs malignes	120
Fracture cuisse	120	Ulcères de l'estomac, duodenum en	
Fracture cuisse (compliquée).....	150	leurs complications	100
Fracture doigts et petits os.....	35	Ulcères variqueux	100
		Varices	45

(1) Le diagnostic de tuberculose évolutive sera établi par le résultat des divers examens nécessaires, cliniques, radiologiques, bactériologiques et sérologiques.

NOTA. — La durée moyenne d'hospitalisation et du repos consécutif pour les maladies et affections non prévues dans la présente nomenclature est fixée par l'autorité compétente, après avis du médecin désigné par elle ou du médecin traitant de l'hôpital et, par analogie, avec l'une des maladies ou affections prévues.

Annexe IV

TABEAU B (D. 31/12/1935)

I. — TARIF DES FRAIS D'HOSPITALISATION DANS LES PORTS DE FRANCE

PORTS	NATURE DU TRAITEMENT	PRIX FORFAITAIRES PAR CATEGORIES (tous frais compris)			
		1 ^{re} catégorie	2 ^e catégorie	3 ^e catégorie	4 ^e catégorie
		francs	francs	francs	francs
Mer du Nord, Manche, Océan.	Médical.....	35 »	35 »	26 »	26 »
	Chirurgical.....	45 »	45 »	31 »	31 »
Méditerranée.....	Médical.....	50 »	48 »	42 »	40 »
	Chirurgical.....	55 »	50 »	45 »	43 »

II. — TARIF DES DELAISSEMENTS FORFAITAIRES EFFECTUES HORS DE FRANCE

Nota. — Dans les localités non dénommées au présent tarif, le versement forfaitaire est calculé par l'autorité maritime, coloniale ou consulaire en prenant pour base :

- 1^o Pour les frais de traitement, le tarif de l'hôpital local ;
- 2^o Pour les frais de séjour à la sortie de l'hôpital et les frais de retour en France, le versement prévu par le tableau B pour la localité la plus rapprochée, majoré ;

a) Des frais de séjour probables dans le port de débarquement à la sortie de l'hôpital ;

b) Des frais de transport du marin, du port de débarquement à la localité la plus rapprochée, prévue au tableau.

Le personnel maritime, à traiter et à rapatrier par application des dispositions des articles 79 et 87 de la loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime, est classé dans les quatre premières catégories de passagers prévues à l'article 11 du décret du 22 septembre 1891, modifié en dernier lieu par l'article 1^{er} du décret du 27 juin 1931.

Etc...

PORTS	PRIX DE LA JOURNÉE D'HOPITAL (logement, nourriture, médicaments, frais d'opérations et honoraires du médecin compris).				OBSERVATIONS	FRAIS DE SÉJOUR A LA SORTIE DE L'HOPITAL et dans le cours du voyage de retour				FRAIS DE RETOUR EN FRANCE				
	Catégories de personnel					Catégories de personnel.				Catégories de personnel.				
	1 ^{er}	2 ^e	3 ^e	4 ^e		1 ^{er}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	1 ^{er}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	
	francs.	francs.	francs.	francs.		francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	
ALBANIE														
Durazzo.....	35 »	25 »	15 »	15 »		150 »	120 »	90 »	90 »	752 »	524 »	365 »	365 »	
ALLEMAGNE														
Brake.....	80 »	60 »	38 »	38 »	Traitement médical	90 »	50 »	20 »	20 »	710 »	540 »	365 »	330 »	
	95 »	75 »	48 »	48 »	Traitement chirurgical									
Brême.....	120 »	80 »	60 »	60 »	Traitement médical	90 »	50 »	20 »	20 »	580 »	450 »	340 »	300 »	
	140 »	100 »	75 »	75 »	Traitement chirurgical									
Bremerhafen.....	170 »	86 »	44 »	44 »	Traitement médical	78 »	63 »	37 »	37 »	747 »	587 »	366 »	340 »	
	185 »	101 »	54 »	54 »	Traitement chirurgical									
Emden.....	100 »	70 »	40 »	40 »	Traitement médical	78 »	63 »	37 »	37 »	780 »	610 »	405 »	370 »	
	115 »	95 »	50 »	50 »	Traitement chirurgical									
Hambourg.....	160 »	100 »	60 »	60 »	Traitement médical	240 »	195 »	166 »	166 »	210 »	150 »	120 »	95 »	
	175 »	115 »	70 »	70 »	Traitement chirurgical									
Kiel.....	180 »	130 »	65 »	65 »	Traitement médical	296 »	240 »	192 »	192 »	403 »	273 »	208 »	208 »	
	195 »	165 »	75 »	75 »	Traitement chirurgical									
Koenigsberg.....	98 »	75 »	46 »	46 »	Traitement médical	330 »	275 »	235 »	235 »	1.150 »	750 »	480 »	455 »	
	113 »	90 »	56 »	56 »	Traitement chirurgical									
Lubeck.....	190 »	110 »	50 »	50 »	Traitement médical	296 »	240 »	192 »	192 »	350 »	247 »	182 »	147 »	
	205 »	125 »	60 »	60 »	Traitement chirurgical									
Rostock.....	164 »	132 »	50 »	50 »	Traitement médical	290 »	240 »	190 »	129 »	468 »	342 »	247 »	156 »	
	179 »	147 »	60 »	60 »	Traitement chirurgical									
Stettin.....	180 »	150 »	60 »	60 »	Traitement médical	290 »	240 »	190 »	190 »	548 »	360 »	277 »	186 »	
	195 »	165 »	70 »	70 »	Traitement chirurgical									

Etc..

CLASSEMENT DES PASSAGERS DE L'ETAT A BORD DES BATIMENTS DU COMMERCE DES LIGNES SUBVENTIONNÉES

Circulaire du 17 novembre 1925, B. O. p. 1010 (Bom. 8 p. 281)

GRADÉS	Compagnie des Messageries Maritimes	Compagnie Générale Transatlantique		Compagnie Générale des transports maritimes	Compagnie des Chargeurs Réunis	Compagnie Sud-Atlantique
		Ligne des Antilles	Ligne du Havre à New-York			
Officiers généraux et assimilés. Officiers supérieurs et assimilés. Lieutenants de vaisseau, enseignes de vaisseau de 1 ^{re} et de 2 ^e classe, et assimilés militaires.		1 ^{re} catégorie	1 ^{re} classe cabine extérieure	1 ^{re} classe	1 ^{re} classe	1 ^{re} classe
		2 ^e catégorie				
		3 ^e catégorie	1 ^{re} classe cabine intérieure arrière			
Fonctionnaires civils classés avec les officiers subalternes. Commis principaux et commis, agents techniques principaux et agents techniques. 1 ^{ers} maîtres, aspirants maîtres et assimilés.		2 ^e classe	2 ^e classe	2 ^e classe	2 ^e classe	2 ^e classe
		entrepont avec couchette		3 ^e classe		2 ^e classe intermédiaire
2 ^{es} maîtres et assimilés, chefs ouvriers et ouvriers des arsenaux. Quartiers - maîtres, marins et assimilés. Marins et passagers indigènes.		entrepont sans couchette	3 ^e classe	4 ^e classe	3 ^e classe	3 ^e classe entrepont
			»	»	Pont	»

Cf. Chapitre III
supra p. 69

Annexe VI

MODÈLE DE L'ARRÊTÉ

fixant les pourcentages de majoration à appliquer aux tarifs
du tableau B du décret du 31 décembre 1935

Direction		Le Directeur de l'Inscription Maritime à Alger
de		
l'Inscription Maritime		ou
—		Le Gouverneur de la Colonie de
Alger		ou
—		Le Ministre de France, le Consul Général,
Consulat de		ou
ou		ou
Colonie de		Le Consul de France à

Vu l'art. 85 de la loi du 13 décembre 1926, portant Code du Travail Maritime, modifié par le décret du 30 juin 1934 ;

Vu le décret du 31 décembre 1935 portant Règlement d'Administration Publique relatif au délaissement forfaitaire des marins blessés ou malades ;

Vu le décret du 27 juin 1931 modifiant les art. 11 et 14 du décret du 22 septembre 1891 ;

Vu l'arrêté interministériel du 10 août 1927 sur le mode de versement des forfaits ;

Vu le décret du 11 février 1938 ;

arrête

Article unique. — Les taux de majoration à appliquer aux tarifs du tableau B du décret du 31 décembre 1935, pour la période du 1^{er} janvier 19 au 1^{er} juillet 19 (ou du 1^{er} juillet 19) sont les suivants :

Cf. supra Chapitre III
p. 69

Annexe VII

MODELE DE DÉCOMPTE DU FORFAIT

(Circulaire du 5 mars 1938, B. O. Mar. March. 1938, p. 82)

Durée moyenne d'hospitalisation prévue au tableau A
du décret du 31 décembre 1935 (nombre de jours)

A Application du tarif prévu au tableau B 11 du décret du 31 dé- cembre 1935.	1 ^{er} terme : Frais d'hospitalisation jours à frs = (Nombre de journées fixé d'après la maladie par le tableau A du 31 déc. 1935).
	2 ^e terme : Frais de séjour à la sortie de l'hôpital = (Prix fixé d'après la localité par le tableau B 11 du décret du 31 déc. 1935).
	3 ^e terme : Frais de rapatriement = (Prix fixé par le tableau B 11 du Décret du 31 déc. 1935).

B Application du dé- cret du 11 février 1938	1 ^{er} terme : % de majoration..... =
	2 ^e terme : % de majoration..... =
	3 ^e terme : % de majoration..... =

Total..... =

A ajouter

Majoration de 5 % pour dépenses administratives prévue
à l'art. 3 du décret du 31 décembre 1935..... =

Montant du forfait =

BIBLIOGRAPHIE

I. — *OUVRAGES GÉNÉRAUX*

- AUTRAN. — Revue internationale du droit maritime.
Bulletin officiel de la Marine Marchande.
- DOR. — Revue de Droit Maritime comparé (à partir de 1922).
— Le Droit Maritime français (supplément à la précédente — à partir de 1923).
- Recueil des Lois et règlements concernant la Marine Marchande française, édité par le Comité Central des Armateurs de France. 1921 (avec suppléments).
- RIPERT. — Droit Maritime. Troisième éd. Tome 1^{er}, 1929.
— Précis Dalloz de Droit Maritime, 1939.
- DANJON. — Traité de Droit Maritime (1926).
- DANJON et LEPARGNEUR. — Manuel de Droit Maritime (1929).
- WAHL (Albert). — Précis théorique et pratique de Droit maritime.

II. — *DOCUMENTATION HISTORIQUE*

- DALLOZ. — Jurisprudence générale. Répertoire méthodique et alphabétique de législation de doctrine et de jurisprudence, etc... V^{ls} Droit Maritime (au tome XVIII 1850) et Organisation Maritime (au tome XXXIV, 2^e partie, 1869).
- ISAMBERT. — Recueil Général des Anciennes lois Françaises.
- PARDESSUS. — Collection des Lois Maritimes antérieures au XVIII^e siècle (6 vol. 1828-1845).

VALIN. — Nouveau Commentaire sur l'Ordonnance de la Marine du mois d'août 1681 (2 vol. 1776).

III. — *LÉGISLATIONS ÉTRANGÈRES*

L'année sociale. — Publication annuelle du Bureau International du Travail. Paraît depuis 1930.

Le contrat d'engagement des marins. Recueil des lois et règlements concernant l'engagement, le licenciement, le rapatriement et la discipline des gens de mer.

Bureau International du Travail. Etudes et Documents Série P (Marine) n° 1. 1926.

IV. — *TRAVAUX INTERNATIONAUX*

Conférence Internationale du Travail. 9^e session 1926.

Compte-rendu des travaux.

Conférence Internationale du Travail. 13^e session 1929.

Rapport du Bureau International du Travail.

Conférence Internationale du Travail. 21^e session 1936.

Compte-rendu des Travaux.

Conférence Internationale du Travail. 21^e session 1936.

Rapport sommaire sur l'activité de l'organisation en matière maritime 1929-1936.

LUČAS (Pierre). — Le statut international des gens de mer
Thèse, Paris 1936.

RIPERT. — Les conventions internationales du Travail Maritime de 1926. *Revue Dor.* XVII. 36.

Vu et permis d'imprimer,
Le Recteur de l'Académie de Paris :

ROUSSY.

Vu : pour le Doyen,
G. RIPERT

Vu : le Président de Thèse,
G. RIPERT

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	5
CHAPITRE I. — <i>Historique</i>	11
1. — Moyen-Age	11
2. — Colbert	14
3. — Règlement de 1743.....	17
4. — Décret de 1860.....	21
5. — Loi de 1885 et Décret de 1891.....	27
6. — Code de 1926. Etat actuel de la question.....	28
CHAPITRE II. — <i>Définition du rapatriement. Son domaine d'ap- plication</i>	35
7. — Confusions à éviter.....	35
8. — Définition du rapatriement. Nationalité du marin...	39
9. — Autre: conditions	44
10. — Influence des conventions sur l'obligation légale...	49
CHAPITRE III. — <i>Contenu de l'obligation au rapatriement</i>	53
11. — Introduction. Frais de transport.....	53
12. — Intervention de l'autorité publique.....	61
13. — Rapatriement des marins malades ou blessés.....	66
CHAPITRE IV. — <i>Charge du rapatriement</i>	79
14. — A qui incombe en définitive le rapatriement.....	79
15. — Caractères juridiques de l'obligation au rapatriement	88
16. — Actions récursoires. Action directe de l'Etat contre l'armateur	92
CHAPITRE V. — <i>Droit comparé</i>	107
17. — Systèmes isolés	107
18. — Groupements de législations	115
CHAPITRE VI. — <i>Conventions internationales</i>	121
19. — Historique	121
20. — Sort de la convention du 24 juin 1926. Rapatriement des marins malades ou blessés.....	130

CONCLUSION	141
DOCUMENTS ANNEXES. — I. Prix de passage des rapatriés, à bord des bâtiments de commerce français.....	145
II. Classement des rapatriés à bord de ces bâtiments (logement et nourriture)	147
IV. Nomenclature des affections médicales et chirurgicales	148
IV. Tarif des frais d'hospitalisation dans les ports de France et extrait du tarif des délaissements forfaitaires effectués hors de France	150
V. Classement des passagers de l'Etat à bord des bâtiments de commerce des lignes subventionnées.....	153
VI. Modèle de l'arrêté fixant les pourcentages de majora- tion à appliquer aux tarifs du tableau B ou D du 31/12/1935	154
VII. Modèle de décompte du forfait.....	156
BIBLIOGRAPHIE	157

